3 1761 11650038 0

GOVT PUBNS

GOVT PUBNS


Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761116500380

CAI XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Friday, July 4, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

1169

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 23

Le vendredi 4 juillet 1975

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation in Canada

CONCERNANT:

Documents ayant trait aux transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Collenette
Douglas (*Bruce-Grey*)
Ellis
Fortin
Hnatyshyn
Huntington
Lessard
Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lumley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Marshall
Mazankowski
McIsaac
Murta
Rodriguez
Roy (*Laval*)
Schellenberger
Turner
(*London East*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, July 4, 1975:

Mr. Watson replaced Mr. Stollery;
Mr. Schellenberger replaced Mr. Horner.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 4 juillet 1975:

M. Watson remplace M. Stollery;
M. Schellenberger remplace M. Horner.

LIBRARY
JUN
11
1980
UNIVERSITY OF TORONTO

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, JULY 4, 1975
(24)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Ellis, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Marshall, Mazankowski, McIsaac, Roy (*Laval*), Schellenberger, Turner (*London East*) and Watson.

Witness: From the Department of Transport: Mr. J. M. Davey, Senior Assistant Deputy Minister—Special Projects.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Davey made comments and answered questions during a slide presentation based on the material to be found in the document "Transportation Policy—A Framework for Transport in Canada, Summary Report".

Agreed,—That the main slides used during the presentation be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "F"*).

Mr. Davey answered questions.

At 11:03 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 4 JUILLET 1975
(24)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Ellis, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Marshall, Mazankowski, McIsaac, Roy (*Laval*), Schellenberger, Turner (*London-Est*) et Watson.

Témoin: Du ministère des Transports: M. J. M. Davey, Premier sous-ministre adjoint—Projets spéciaux.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur les transports au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule nº 21*).

M. Davey fait des commentaires et répond aux questions au cours d'une présentation accompagnée de diapositives dont la documentation peut être lue dans le document «Politique du transport—Charpente du transport au Canada, rapport sommaire».

Il est convenu,—Que les diapositives principales utilisées au cours de la présentation soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «F»*).

M. Davey répond aux questions.

A 11 h 03, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Fernand Despatie
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Friday, July 4, 1975.

• 0944

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

As mentioned yesterday, this morning we will have a brief presentation to summarize the over-all transportation policy that was viewed by the subcommittee several weeks ago. So, Mr. Davey, if you are ready you can take it away.

Mr. J. M. Davey (Senior Assistant Deputy Minister—Special Projects): Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, we have had two presentations, one was by Mr. Baldwin on the passenger system, and there was another one yesterday by Mr. Brennan on the freight system. They summarized the work that had been done in those two areas, and it was from that work plus other areas that an attempt was made to set forth a transportation policy, and what we will be doing this morning will be to cover some of those areas in the presentation.

• 0945

I think it would be worthwhile to go back to the background as to where the requirement to look at the new transportation policy came from because it was raised yesterday, I think, by Mr. Mazankowski, whether it was possible simply to have a number of amendments to the existing National Transportation Act.

Really, since the National Transportation Act was introduced there have been two groups. Many people thought many aspects of it were extremely satisfactory, but there was also a gradual build-up of dissatisfaction about the way in which it was working in relation to some aspects of the transportation system. It is worthwhile recalling that at the Western Economic Opportunities Conference, just about two years ago, the federal government took the position at that time that possibly one could work with the existing National Transportation Act and it could be made to work more effectively or possibly with some minor adjustments to it. However, the western governments, and I think particularly that of Alberta, took the view that the present National Transportation Act in the philosophy that it espoused was not adequate to the kinds of problems we were facing in Canada.

That was just one area of concern. There have been concerns expressed in the Atlantic Provinces and others about different aspects of it. There was, hence, a rejection of partial solutions and the desire to take a new look at transportation in Canada and the transportation policy. There was also the statement in the Throne Speech that transportation should be an instrument of national policy rather than merely an economic service.

What we tried to address in the transportation policy review was that if it were necessary to take a look at a new framework for transportation in Canada, what should it be? Second, if transport is to be an instrument of national policy, in what sense and under what conditions?

The presentation is broken down into three parts, but we are just going to deal with the first two this morning, which is the context of transportation in Canada and then the policy principles that would flow from it.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le vendredi 4 juillet 1975

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

Comme je l'ai indiqué hier, nous aurons aujourd'hui un bref exposé qui résumera toute la politique des transports telle que l'a examinée le sous-comité il y a plusieurs semaines. Donc, Monsieur Davey, vous avez la parole.

M. J. M. Davey (Sous-ministre adjoint principal—Projets spéciaux): Merci, monsieur le président. Messieurs, deux exposés nous ont été faits dont l'un par M. Baldwin sur le transport des passagers et l'autre, hier, par M. Brennan sur le transport des marchandises. Cela résume le travail fait dans ce domaine et c'est à partir de là qu'on a essayé d'établir une politique des transports et par conséquent, ce matin, nous traiterons de certains de ces domaines.

Je crois qu'il serait bon de revenir en arrière pour savoir quels sont nos besoins au point de vue transport car il me semble qu'hier M. Mazankowski a demandé s'il ne serait pas possible simplement de modifier la Loi nationale sur les transports telle qu'elle existe actuellement.

A l'époque où cette loi a été adoptée les opinions étaient partagées: certains pensaient que bien des aspects étaient très satisfaisants et d'autres se sont montrés petit à petit, moins satisfaits. Il serait bon de rappeler que lors de la conférence sur les possibilités économiques de l'Occident il y a à peu près deux ans, le gouvernement fédéral a indiqué qu'on pouvait s'accomoder de cette loi mais qu'on pourrait quand même l'améliorer en la modifiant légèrement. Pourtant les gouvernements dans l'Ouest particulièrement en Alberta, ont indiqué que cette loi ne répondait plus aux problèmes du Canada.

Voilà donc un domaine qui nous préoccupe mais il y en d'autres dans les provinces atlantiques notamment. On a donc rejeté l'adoption des solutions partielles et on a voulu revoir toute la potitique des transports. Il y a aussi ce discours du Trône qui a indiqué que les transports devraient être l'instrument d'une politique nationale plutôt qu'un service simplement rentable.

Dans cette révision de la politique des transports nous avons essayé de déterminer la nature d'un nouveau cadre si celui-ci m'y autorisait. On a aussi essayé de voir en quoi et dans quelle condition cette politique des transports pourrait être un instrument d'une politique nationale?

Notre exposé se scinde donc en trois parties dont nous ne traiterons que de la première ce matin soit du contexte des transports au Canada et de la politique qui en découle.

[*Texte*]

The first point that we are making, and again this relates to some of the questions asked by the Committee, is how can you have a transportation policy when there are so many different situations to be faced? The first point we are making is that transportation is not a single entity in Canada, it is a whole range of different situations that vary under different conditions. We have, for example, the movement of passengers by bus and commuter train. That is one form of transportation, which requires transportation policy. There is the movement of people by intercity passenger trains, which is another set of problems. There is a movement of people on the highways by automobile, which is a dominant factor of the passenger area, 85 per cent of the traffic. There is the movement of goods by containers arriving at the ports, and movement of trailers on flatcars are also part of the transportation system. There are trucks on the highways, and there are new forms of transportation that are developing all the time. We have containers moving in unit-train operation. All of these different aspects of the transportation system in Canada.

Transportation is provided under a very wide range of geographic conditions, such as moving goods through the Rockies, moving people out of the downtown area of Montreal at the Stolport, moving goods up into the White Pass in the Yukon, resupply to the high arctic at Grise Fiord. Transportation is provided under a wide range of degrees of competition.

This is an example of the kind of competition we might face in the future between intercity passenger, between the Dart-7 and the Turbo. Sometimes the competition is not between modes, but within modes as we get between Air Canada and CP, and between the national flight carriers and those of other countries. Sometimes there is no competition at all. Sometimes there is no competition because the product that is being moved is being moved by the most economic means at the present time, by unit coal train—you asked this question yesterday, whether slurry pipelines might provide the competition at some point in the future. Sometimes there is no competition by the nature of the service, such as we get on the gulf ferry which they run at capacity only for relatively small periods of the year and it is uneconomic in those terms.

• 0950

What we really then get in transportation is the widest possible range of situations, and the question is is it possible to look at transportation as a whole in Canada, or do you really just have to break it out and look at a series of situations.

Our feeling is that you can categorize transportation and you can so develop an overview of how our transportation policy and develop from that a means of setting out what transportation policy ought to be doing in Canada. What we have tried to do is to develop a range of situations that would appear to prevail, and you can categorize them, really, in two ways. One of them is by the degree of competition that exists in the transportation system—sometimes there is a great deal of it and sometimes none at all—and by the degree of development of the system or the maturity of the system.

If we take a look at a few typical situations this will start to come out. For example, area "A" is typical, perhaps, of Southern Ontario in Canada; the movement of passengers between Toronto and, let us say, Montreal or between Ottawa and Montreal. They can travel by bus, by

[*Interprétation*]

Donc tout d'abord, et cela touche à nouveau certaines questions posées par le Comité, nous nous posons la question de savoir comment établir une politique des transports en face de situations aussi variées? Nous prétendons tout d'abord que les transports ne constituent pas une seule et unique entité au Canada mais que les situations et les conditions sont fort diverses. Il y a par exemple les déplacements de passagers par autobus et par trains de banlieue. Il y a les déplacements inter-urbains par chemin de fer qui constituent une autre série de problèmes et nous avons aussi la circulation routière, qui constitue le principal moyen de transport soit 85 p. 100 du trafic. Il y a le transport de marchandises par containers dans les ports, les remorques ou les wagons à plateforme, les camions et nous avons de nouvelles formes de transport qui se créent continuellement. Tout cela constitue le réseau de transport.

Ces transports se font compte tenu de toutes sortes de conditions géographiques: on transporte des marchandises dans les Montagnes Rocheuses; on transporte les passagers aux aéroports ADAC; on transporte les marchandises par le White Pass dans le Yukon; on réapprovisionne les régions éloignées de l'Arctique à Grise Fiord. Ces transports se font compte tenu de toutes sortes de concurrences.

Nous pourrons avoir une concurrence pour le transport interurbain de passagers entre le Dart-7 et le Turbo. Quelquefois la concurrence ne se fait pas entre différents modes de transports mais au sein même de ces modes comme entre Air Canada et le CP; entre les transporteurs aériens nationaux et ceux des autres pays. Et quelquefois il n'existe aucune concurrence du fait par exemple qu'on utilise le moyen le plus économique comme le train unitaire qui transporte du charbon (vous avez posé cette question hier?) Est-ce que les pipelines assurant le transport en vrac auront une concurrence dans l'avenir? Quelquefois la concurrence n'existe pas du fait de la nature du service comme pour le traversier dans le golfe qui ne fonctionne à pleine capacité que pendant une période relativement courte et n'est par conséquent pas rentable.

Dans le domaine des transports nous avons la gamme la plus vaste possible de situations et nous pouvons nous demander s'il est possible d'examiner les transports dans leur ensemble ou s'il faut diviser la question en une série de cas.

Nous pensons qu'on peut faire entrer les différents transports dans des catégories et ainsi établir une politique d'ensemble. Nous avons donné la gamme des situations qui semblent prédominer et qu'on peut classer de deux façons: premièrement, selon le degré de concurrence, car il y en a beaucoup, peu ou pas du tout, et deuxièmement, selon le degré de développement.

Par exemple, il y aurait la zone «A» qui est typique dans le sud de l'Ontario et où il y a énormément de passagers entre Toronto et Montréal ou entre Ottawa et Montréal et où on a la choix entre l'autobus, le CN et le CP, l'automobile et Air Canada ou d'autres lignes aériennes ou l'ADAC.

[*Text*]

CN and CP, by private automobile, by Air Canada, by other airlines and by the STOL system. In other words, there is a great deal of competition and many parts of the system are extremely well developed. In the movement of goods between Toronto and Montreal they can travel by privately-owned trucks, by public carrier trucks, by rail, in some cases by air and in some cases by seaway. In other words, there is again a wide range of competition and a great number of well-developed transportation systems.

Area "B", by way of contrast, might be typical of that of, let us say, Western Canada in the movement of commodities, sulphur, coal or potash. The system may be extremely well developed and very mature in the sense that you are using very modern methods to move them, such as that coal train that we saw, but there is no competition, really none whatsoever. In fact, there is not even competition within the railroads. Most mines for commodities are located on only one of the railroads and they are not served by boat. So, that could be typical of that area.

At the same time, we have situation "D", which could be typical of moving, let us say, that STOL plane that we saw. You have a great deal of competition but you are trying to introduce new forms of service, or that intercity passenger train that we saw, or equally it could be typical of introducing a new container port at Halifax or Saint John, which we saw in the slides, where you have a well-developed competitive situation but you are introducing new forms of technology.

Then down here this could be typical of the remote regions of the country where there is no competition and the system is undevelop not developed; where we are just introducing new forms of service, whether it is to the Arctic or to the remote regions of the country. What we are really saying is that there is a range of transportation situations in Canada which you can categorize in terms of the competition and the degree of maturity.

The National Transportation Act is fundamentally based on this concept of a Canada. It is fundamentally based on the fact that the system can be shaped and developed by the forces of the market place. If you will read the opening lines of the Act you will see that it says the objective of national transportation policy in Canada is an efficient, economic, adequate transportation system, and the main force to produce that system is going to be competition. That was the view of transportation in Canada at the time the National Transportation Act was introduced.

It accepted that there could be situations of a captive ship or of low competition, it accepted that there might even be areas of development, but it saw those as exceptions to the rule, whereas if you take a look at transportation in Canada the vast majority of it is over in this area, both in terms of people who are served and ton miles that are being moved. The vast majority of commodities that are moving in Canada—sulphur, coal, potash, wheat, oil, you name it—are moving under conditions of no competition whatsoever. As we will show later, the vast majority of passengers who are being moved on intercity are being moved under situations of virtually no competition. With respect to all of the long haul movements in Canada there is no competition between CN and CP in rail lines, very little competition in air lines and no competition whatsoever in bus.

[*Interpretation*]

En d'autres termes, la concurrence est intense et les transports sont assez développés. Pour le transport des marchandises entre Toronto et Montréal, on a le choix entre les entreprises publiques ou privées de camionnage, le chemin de fer, le transport aérien ou maritime; il y a donc toute une concurrence possible et un réseau de transport bien développé.

La zone «B» que vous voyez par contre serait typique dans l'Ouest du Canada pour le transport des minerais, comme le soufre, le charbon ou la potasse. Le réseau peut être extrêmement développé, en l'occurrence le reseau ferré, mais en fait il n'y a pratiquement aucune concurrence. Il n'y a même pas de concurrence au sein même des chemins de fer car la plupart des mines se trouvent le long d'une seule voie ferrée et ne peuvent être desservies par bateau.

Vous avez aussi la zone «D» où nous aurions des transports par ADAC. La concurrence est très forte mais on essaie de fournir de nouveaux services, notamment un service ferroviaire pour transporter les passagers d'une ville à l'autre ou alors, ce qui est typique aussi, c'est la mise en service de nouveaux ports destinés à recevoir les containers, à Halifax ou à Saint-jean, comme nous l'avons vu d'après les diapositives. Nous avons alors beaucoup de concurrence mais nous voyons apparaître de nouvelles techniques.

Puis ici en bas vous avez une autre zone typique, dans les régions reculées du pays où nous n'avons aucune concurrence et où le système n'a pas été évidemment développé. Dans ces régions de l'Arctique par exemple, on crée des nouveaux services. Au Canada on trouve donc toutes sortes de conditions de transport que l'on peut classer selon la concurrence et le degré de développement.

La loi nationale sur les transports se fonde esentiellement sur le fait que le réseau de transport est modelé sur le marché. En lisant les quelques lignes du début de cette loi vous verrez qu'elle a pour objectif d'assurer des transports efficaces, rentables et satisfaisants et qu'elle dépend de la concurrence pour atteindre cet objectif. Telle était l'idée lorsque cette loi a été présentée.

On a naturellement admis l'existence de situations spéciales où il y a peu de concurrence, de cas où l'on puisse apporter une amélioration mais on considérait des cas comme des exceptions alors qu'en fait, vous vous apercevrez que ces exceptions constituent la majorité. La plupart des denrées comme le souffre, le charbon, la potasse, le blé, le pétrole, sont transportés dans des conditions où il n'existe aucune concurrence et comme nous l'indiquerons plus tard, la majorité des transports de passagers entre les villes se fait dans les mêmes conditions, c'est-à-dire en dehors de toute concurrence. Quant au transport sur de grandes distances, il n'y a aucune concurrence entre le CN et le CP et très peu de concurrence entre les lignes aériennes, aucune en ce qui a trait aux autobus.

[*Texte*]

The main point we are making—and this was the point the Minister made in his original statement—is that competition is fine where it exists, but it does not exist everywhere in Canada, and this is really what we get in terms of the major shaping of the transportation system.

Let us now take a look at a few situations. For example, the short-haul passenger. In some places on the high-density routes there is a great deal of competition and well-developed and mature systems, such as the kind we get in Toronto and Montreal. But the vast majority of the routes in Canada—Western Canada, the Atlantic provinces—are low density and there is no competition. At the same time we are trying to introduce new forms of inter-city passenger technology: the STOL, the Turbo, and the LRC kind of operation.

• 0955

If you take a look at long-haul, the long-haul passenger is dominated really by air. There is a degree of competition in the sense that Air Canada and CP compete over some parts of the market, but only in a very limited fashion and that is set by law. Most of the passenger long-haul in Canada is provided under conditions of no competition whatsoever, between the railroads or most of the airlines.

At the same time we are introducing new methods of serving remote areas, introducing new services in a variety of fashions—sometimes by air, sometimes by sea.

If you take a look at the movement of bulk commodities, which is the vast proportion of the goods that are moved in Canada on a ton-mile basis, in some places there is competition. Pulp and paper and eastern forest products are moved by water, by rail, and by truck in some cases. Quebec-Labrador moves by a mixture of rail and water, but in most of your western bulk products—sulphur, coal and potash—there is no competition. The mine is located on only one of the railroads. The B.C. forest products—most of these move down the coastal ocean waters by barge or by ship of one kind or another. So again, within the commodities situation, there is a range of situations. At the same time we are starting to open up the Arctic and to develop the resources. We are not likely to put in both a pipeline and a railroad and highway to develop the Mackenzie Valley so gas and oil go through. So you are going to get most of these developing systems under low competition or no competition whatsoever.

Take a look at cargo. There is a lot of general cargo in Canada, but this is only a proportion of what is moved under competition. Trucks compete, as we saw yesterday, over many parts of the country. They run from Alberta through into Ontario, and from Ontario through into Newfoundland, in some cases competing with rail. In some places there is competition between water and rail. We are also getting—in the case of high-value goods air is increasingly being used, air cargo. We are also trying to introduce new forms of technology, containers, and we are developing methods for serving remote areas. Sometimes it is cargo resupply or cut-rate.

[*Interprétation*]

Nous voulons principalement souligner, et le ministre l'a indiqué, que la concurrence joue lorsqu'elle existe, mais que ce n'est pas le cas partout au Canada et que par conséquent nous devons en tenir compte pour l'établissement d'une nouvelle politique de transport.

Examinons quelques cas. Par exemple, le transport des passagers sur de courtes distances. Dans certaines régions, sur les axes très fréquentés, il y a beaucoup de concurrence et les transports y sont bien développés et bien en place, comme à Toronto et Montréal. Mais la grande majorité des axes de circulation—dans l'Ouest, dans les provinces atlantiques—sont peu fréquentés et ne connaissent pas de concurrence. En même temps, nous essayons d'introduire de nouvelles formes de transport interurbain des passagers: l'ADAC, le Turbo et le LRC.

Sur de longues distances, le moyen de transport le plus important est l'avion. La concurrence existe dans une certaine mesure en ce sens qu'Air Canada et le CP se partagent certaines régions, mais seulement de façon limitée comme l'établit la loi. La grande partie du transport passagers sur de longues distances ne connaît pas de concurrence entre les chemins de fer et la plupart des compagnies aériennes.

En outre, nous introduisons de nouveaux moyens de transport, aériens ou maritimes, pour devenir des régions éloignées.

Si nous examinons le transport en vrac, c'est-à-dire la grande majorité des transports de marchandises, en fonction des tonnes-mille, il y a de la concurrence dans certains endroits. Les pâtes à papier ainsi que les produits forestiers de l'Est sont transportés par mer, par rail et parfois par camion. La Québec-Labrador transporte son matériel à la fois par train et par mer, mais pour la plupart des produits en vrac de l'Ouest—soit le soufre, le charbon et la potasse—il n'y a pas de concurrence. La mine est située le long d'une des voies de chemin de fer. Les produits forestiers de la Colombie-Britannique,—dont la plupart sont transportés le long du littoral—sont déplacés par barge ou par bateau d'un genre ou d'un autre. Ainsi, pour les marchandises, il y a une gamme de moyens de transports. En même temps, nous commençons à ouvrir l'Arctique et à mettre en valeur ses ressources. Il est peu probable que nous installions à la fois un gazoduc, un chemin de fer, ainsi qu'une autoroute, pour mettre en valeur la vallée du Mackenzie et pour transporter le gaz et le pétrole. Ainsi, la plupart de ces moyens de transport connaîtront très peu de concurrence ou pas du tout.

Examinons la situation du fret. Il existe beaucoup de frets généraux au Canada mais cela ne constitue qu'une partie de ce qui est transporté dans une situation de concurrence; nous l'avons vu hier, les camions sont souvent en concurrence dans beaucoup de régions du pays. Ils parcourent les routes de l'Alberta vers l'Ontario et de l'Ontario vers Terre-Neuve et sont parfois en concurrence avec les chemins de fer. Parfois, on voit la concurrence entre le mode maritime et le mode ferroviaire. Pour les marchandises d'une grande valeur, on utilise de plus en plus l'avion. Nous essayons également d'introduire de nouvelles techniques, par exemple les conteneurs, et mettons sur pied de nouveaux services dans des régions éloignées. Parfois, il s'agit d'éviter le retour à vide ou de réduire ces tarifs.

[*Text*]

The point the Minister is making in the transportation policy is essentially that transportation is not the same everywhere in Canada. It varies according to the degree of competition and the maturity of the system. In some places there is a great deal of competition, and in that case you can let the marketplace take care of it and be concerned primarily with making sure that you do not get the development of monopoly situations, and making sure that you take care of situations such as energy and energy conservation and the environment. The role of government in this area can be less than it is at the present time. But the vast majority of tranportation situations in Canada lie outside that situation. In other words, Canada is not just Southern Ontario and Southern Quebec; there is a lot more to it. Yet this was the dominant feature of the National Transportation Act. If you look at the Act, all it really says is, let competition take care of it. The CTC has no power to set rates, except in the case of the captive shipper, and the capitive shippper clause has been tried once and it has been proved not to work and no one has been able to use it ever since.

The National Transportation Act recognized a certain developmental role but it saw that as an exception, and the fact of the matter is that Canada is, and will continue to be, a developing country really in our lifetime and a lot further than that. Your transportation policy has to recognize the range of situations. So what the Minister is proposing is that where you do get this competitive situation, it can regulate service and rates. In other words, it is not that we are rejecting the National Transportation Act, but we are going way beyond it. We are recognizing that the majority of products in Canada will be moving under conditions that are not competitive, and equally that there is this enormous developmental role, in terms of new forms of technology like containers, inter-city passenger, and inter-city trains. Equally there are many parts of Canada that were starting to open up where they are not going to be competitive, where the government may have a role of not only developing the service but being concerned about regulations and with the operation of a system. So your transportation policy has to match the range of situations you face in Canada and the National Transportation Act does not do it. It is just as simple as that. The National Transportation Act has a very narrow view of what is taking place in this country and it is esstially that. I think this was the main point the Minister was making in that aspect of the transportation policy.

• 1000

We looked yesterday at freight and passenger, and I was just going to run through them, just flash the slides. I will not go through the area again. Really, we are going to have problems in the future because we have to put in new rail capacity with smaller productivity increases. Passenger, intermodal competition is limited to short distances and is dominated by the automobile. Intermodal competition is virtually absent.

We have the situation that Mr. Baldwin described with the rail passenger subsidies and the fact that they are increasing, and the situation on ferries. He also mentioned the subsidy situation where you subsidize air two cents; you subsidize rail passengers anywhere from two cents to over a dollar a mile; and you subsidize bus not at all. The

[*Interpretation*]

Ce que le ministre souligne dans sa politique des transports, c'est que le transport n'est pas le même partout au Canada. Il varie selon la concurrence et le degré de développement du réseau. Parfois, il existe une grande concurrence, ce qui permet au gouvernement de laisser le marché agir tout en s'assurant que le monopole ne se développe pas et en veillant à économiser l'énergie et à protéger l'environnement. Le gouvernement peut se contenter dans ce cas de jouer un rôle moins actif qu'il ne le fait présentement. Mais, la grande majorité des transports ne sont pas ainsi. En d'autres termes, le Canada ne se limite pas au sud de l'Ontario et au sud du Québec; il y a beaucoup plus. Cependant, tel était l'aspect le plus important de la Loi nationale sur les transports. La loi dit simplement qu'il faut laisser la concurrence agir. La CCT n'a pas le pouvoir d'établir des tarifs, sauf dans le cas de l'expéditeur captif; on a déjà essayé d'appliquer l'article portant sur l'expéditeur captif, mais cela n'a pas marché, de sorte que personne n'a pu l'utiliser depuis.

La Loi nationale sur les transports reconnaît un certain rôle de développement au gouvernement mais de façon exceptionnelle; elle reconnaît également que le Canada est et continuera à être un pays en voie de développement aussi longtemps que nous vivrons et plus longtemps encore. Une politique des transports doit reconnaître toute la gamme des situations. Le ministre propose que lorsqu'une situation de concurrence se présente, cette dernière peut d'elle-même déterminer la qualité du service et les tarifs. En d'autres termes, ce n'est pas que nous rejetions la Loi nationale sur les transports, mais nous allons plus loin. Nous reconnaissons que la majorité des produits sont transportés au Canada dans des conditions qui ne sont pas concurrentielles; nous reconnaissons également qu'une politique des transports doit prévoir un rôle de développement énorme en termes de nouvelle technologie comme les conteneurs, le transport passagers interurbain et le transport par rail interurbain. De même, beaucoup de régions ont commencé à s'ouvrir là où il n'y aura pas de concurrence, là où le gouvernement peut non seulement développer les transports mais les réglementer et veiller à leur fonctionnement. Ainsi, une politique des transports doit se conformer à la gamme des situations, ce que la Loi nationale des transports ne fait pas. C'est aussi simple que cela. La Loi nationale des transports a une vue très étroite de ce qui se passe au pays. C'est donc l'argument principal que le ministre a souligné.

Nous avons examiné hier le transport des marchandises et celui des passagers; je ne m'y attarderai donc pas et je passerai les diapositives en vitesse. Je ne recommencerai pas tout. A l'avenir, nous connaîtrons probablement des problèmes puisqu'il nous faudra augmenter la capacité des chemins de fer malgré un ralentissement de productivité. Pour les passagers la concurrence entre les moyens de transports ne joue que sur les courtes distances, avec prédominance de l'automobile.

Voici maintenant la situation décrite par M. Baldwin selon laquelle les subventions versées aux chemins de fer pour le transport des passagers augmentent; puis il y a le cas des traversiers. M. Baldwin a aussi mentionné que l'on subventionnait le transport aérien à raison de deux cents du mille; on verse au transport ferroviaire entre deux cents

[*Texte*]

automobile is subsidized about 0.6 of a cent, indicating that, over the long run, you could get self-sufficiency in the automobile modes.

We also looked at the financial picture. This was shown to you yesterday, the expected increases and the amounts.

So what we have tried to do in the transportation policy, we tried to look at three specific areas. One of them is the wide range of transportation situations in Canada, and your transportation policy has to be able to deal with them. We then took a look at the two specific areas of existing freight in the passenger systems and we tried to see what kind of policy you need to deal with the sort of problems we are facing of increased costs and the necessity of maintaining equity and fairness and accessibility in the system.

Then we said: what problems are we likely to face in the future and what kind of transportation policy do we have to have to be able to deal with them? Mr. Brennan went through some of these yesterday but he was looking at them in terms of being transportation problems. I want to look at them in a slightly different perspective today and that is in terms of the opportunities they provide for transportation to be an instrument of national policy. We talked about the North and the access to resources and the transportation being introduced in stages. But to look at that, it is worthwhile to contrast that with the transportation system and the way in which it developed in the past and the way in which it is likely to develop in the future.

We started off with the CPR Grand Trunk and Intercolonial, then we added the CNR system, then we added the Trans-Canada Air Lines system, then we added the pipeline, and the highways.

This, Mr. Mazankowski, was the state of play at the time the National Transportation Act was introduced; this was the dominating feature. In other words, we had a fundamentally east-west system with lots of capacity in it. You know better than I, but that was when we had two-price wheat in Canada; there was no demand for potash and no demand for any of the other products. There was plenty of capacity on the rail; plenty of capacity on the seaway. The view at that time was that Canada was essentially a sovereign country; there was a well developed transportation system and that the marketplace could shape and develop it according to whatever needs it had to have.

But contrast that with what is now starting to take place. We have these northern expansions in highways, with the possibility of Quebec-Labrador, up into the Mackenzie, and the link over from the Yukon. You have the gas and oil finds located up here. How do you serve them?

You can bring a route down through the west side of the Hudson Bay or through the east side. Quite clearly, if you bring it down one side or the other, that is going to make an enormous difference to the development of industry in those regions, and that is why Manitoba is taking a strong view. It would like to see it come this way and Quebec would like to see it come this other way.

An hon. Member: It could go either side of it.

[*Interprétation*]

et plus d'un dollar par mille; mais l'on n'octroie rien au transport par autobus. Le transport par automobile est subventionné à environ 0.6c., ce qui indique qu'à longue échéance, le transport automobile pourrait s'auto- financer.

Nous avons examiné la situation financière. On vous a montré hier les augmentations et les sommes auxquelles on s'attend.

Donc, nous avons essayé d'examiner trois domaines précis de la politique des transports. L'un d'entre eux est constitué par la vaste gamme des moyens de transport au Canada; votre politique des transports doit en tenir compte. Puis, nous avons examiné les deux domaines spécifiques: le transport des marchandises et celui des passagers et nous avons essayé de voir quel genre de politique serait nécessaire pour s'attaquer au problème de l'augmentation des coûts pour traiter équitablement les différents moyens de transport, ainsi que pour assurer leur disponibilité.

Puis nous nous sommes demandés quels problèmes surgiront vraisemblablement et quel genre de politique il faudra établir pour les régler. M. Brennan a abordé certains de ces problèmes hier, mais il s'en est tenu au seul aspect du transport. Je veux les examiner aujourd'hui dans une perspective légèrement différente, à savoir en fonction de la possibilité qui s'offre aux transports de devenir un instrument de politique nationale. Nous avons mentionné le Nord et l'accès à ses ressources, ainsi que l'introduction par étape des transports. Pour ce faire, il est utile d'établir une comparaison avec les transports actuels, la façon dont ils se sont développés et la façon dont ils se développeront probablement.

Nous avons commencé par le Grand Trunk et l'Intercolonial du CPR, puis nous y avons ajouté le réseau du CN, puis le réseau aérien Trans-Canada; enfin, nous avons ajouté le gazoduc et les autoroutes.

Voilà donc monsieur Mazankowski quelle était la situation au moment de l'adoption de la Loi nationale sur les transports. Voilà quel en était l'aspect principal. En d'autres termes, nous avions un réseau essentiellement développé d'Est en Ouest et qui avait une grande capacité. Vous savez mieux que moi qu'à cette époque existait un double prix du blé; la demande de potasse et de tous les autres produits était nulle. La capacité des chemins de fer était grande ainsi que celle des transports maritimes. A l'époque, on considérait que le Canada était un pays souverain; les transports étaient bien développés et le marché devait se façonner et se développer en fonction des besoins tuturs.

Mais le changement commence à se faire. Nous prolongeons les autoroutes du Nord et nous envisageons de relier le Québec au Labrador jusqu'à la région du Mackenzie, ainsi qu'au Yukon. C'est là que sont situées les gisements de gaz et de pétrole. Comment donc desservir ces régions?

On peut ouvrir une route à l'Ouest de la baie d'Hudson et qui atteindra l'Est. Il est évident que d'un côté ou d'un autre, le choix aura pour conséquence une différence énorme dans le développement de l'industrie de ces régions; c'est pourquoi le Manitoba exprime fermement son opinion. Le Manitoba voudrait que la route se développe dans un sens, alors que le Québec voudrait que cela se développe ailleurs.

Une voix: On pourrait ouvrir la route d'un côté ou de l'autre.

[*Text*]

• 1005

Mr. Davey: Yes, sure, and what we are also getting is, if you take a long look, that it is not only the pipeline down here but you are going to get the Alyeska pipeline. You could end up with two pipelines down here and at the same time the movement of cargo vessels for gas through the Arctic, and over the long run you would have both routes.

You can add to that the extension of the coastal shelf in Canada which will create another set of problems. You have the present iron ore deposits. We have the zinc and lead up at Strathcona Sound and Little Cornwallis which will be opening in a couple of years with cargo vessels moving down, and that was the basis for looking at this cargo icebreaker.

You add up the total picture and what you have is a Canada which 10 years ago was essentially conceived as an east-west country but now it is sigificantly opening up to the north, with sea routes possibly through here, the extension of the coastal shelf, extension of the railroads, potential pipelines and highways.

Now, the point is that where you put those extensions and whether you put a railroad or a pipeline or a highway is going to make a difference. And where you link it into the existing part of the system, the terminal, that is the place where you can get the jobs created, such as we have now being created at the terminal at Halifax, which has moved ahead enormously in a few years, because at the terminal where the products are you can create the industry and provide the jobs and do all the things. So if you look at these, there are transportation problems that have to be faced but there are also significant opportunities, because how you exercise those opportunities gives you enormous leverage in shaping and developing the country.

Just as Canada was developed by the CPR, the CNR and the Seaway as a southern country, the way you locate these new links and the way you put the terminals and the size and the form of them is going to shape and redevelop Canada in the years ahead. In that sense transportation is an extremely important instrument of national policy, along with conservation of energy, along with others. But the way to get jobs and industry created in parts of Canada away from Southern Ontario and Quebec into these regions is going to be through the transportation system. That is not the territory of the National Transportation Act. It is not the market-place that is going to provide all the money for the development of the tar sands; it was not the market-place that could put in all the money required for the Montreal-Sarnia pipeline; it is not the market-place that is going to be able to provide all these facilities. Clearly there is a role for government and the way in which that role is exercised is going to have an enormous impact on the shaping and the developing of the country.

Just to look quickly at the other two situations shown by Mr. Brennan yesterday, we had the Vancouver West Coast access. You will recall that he was talking about the movement of grain, the movement of coal and that the CNR is critical in terms of capacity, and your alternatives are how much you move through the North and how much through Vancouver, how much work will be done back on the Prairies. Your question again, Mr. Mazankowski, "What degree of processing do you have back at source instead of

[*Interpretation*]

M. Davey: Bien sûr, mais remarquez qu'il ne s'agit pas de n'importe quel gazoduc, mais du gazoduc Alyeska. On pourrait s'y retrouver avec deux gazoducs, et simultanément des méthaniers qui traverseraient l'Arctique, ce qui, à la longue, constituerait deux axes.

Ajoutez à cela le prolongement du plateau continental, ce qui créera d'autres problèmes. Présentement, on trouve des dépôts de minerai de fer. On trouve également du zinc et du plomb à Strathcona Sound et à Little Cornwallis d'où partiront des cargos dans quelques années; voilà pourquoi nous avons prévu un cargo brise-glace.

Mettez le tout ensemble, et la situation qui se présente est celle d'un Canada, qui, il y a 10 ans, était considéré essentiellement comme un pays qui s'étendait d'Est en Ouest, mais qui aujourd'hui se développe de façon très considérable vers le Nord, puisqu'il y a possibilité d'y ouvrir des voies maritimes, puisque le plateau continental peut s'étendre, puisque l'on peut augmenter le nombre des chemins de fer, construire des gazoducs et des autoroutes.

D'autre part, il est important de savoir que l'endroit où l'on implante ces axes de transport, c'est-à-dire l'endroit où l'on construit un chemin de fer, un gazoduc ou une autoroute, fait toute la différence du monde. L'important c'est aussi l'endroit où se fait la jonction avec le reste du réseau car c'est là où les emplois sont créés; en effet, nous venons de créer un terminus à Halifax, qui s'est considérablement développé en quelques années, parce que c'est au terminus que l'on trouve les produits et que l'on peut créer l'industrie, les emplois, et ainsi de suite. Bien sûr, nous connaîtrons des problèmes de transport, mais nous connaîtrons également des occasions fort intéressantes; en effet, la façon dont nous profitons de ces occasions nous donne l'énorme avantage de façonner et de développer notre pays.

De même que le Canada s'est développé au Sud grâce au CPR, au CNR et à la Voie maritime, de même l'emplacement de ces nouvelles jonctions et de ces terminus, ainsi que leur envergure et leur forme, façonnera et redéveloppera le Canada dans les prochaines années. C'est en ce sens que le transport constitue un instrument extrêmement important de la politique nationale, tout comme l'économie d'énergie. La seule façon de créer des emplois et des industries dans les régions autres que le sud de l'Ontario et le Québec, c'est d'implanter un bon réseau de transport. Ce rôle ne revient pas à la Loi nationale sur les transports. Ce n'est pas le marché qui fournira tout l'argent nécessaire au développement des sables bitumineux; ce n'était pas le marché qui a apporté tout l'argent nécessaire au gazoduc Montréal-Sarnia; ce n'est pas non plus le marché qui permettra de construire toutes ces installations. Il est clair que ce rôle incombe au gouvernement; la façon dont ce rôle sera assumé aura des conséquences énormes sur le façonnement et le développement du pays.

Si nous examinons rapidement les deux situations couvertes par M. Brennan hier, nous remarquons d'abord l'accès à la Côte ouest. Nous avons parlé du transport des grains, de celui du charbon; le CN, en outre, atteint un point critique en termes de capacité, alors que nos solutions de rechange sont de traverser le Nord, de calculer le volume de circulation qui doit passer par Vancouver et par les Prairies. Monsieur Mazankowski, vous avez demandé dans quelle mesure on transformait les matières premières

[*Texte*]

moving the raw materials?" is part of your industrial strategy again relating to a transportation system.

How you exercise those options, how much it is decided to put through Vancouver will have one impact; how much you decide to put through Prince Rupert will have an impact on the shaping of Northern British Columbia but equally on the shaping and the ability to develop the cities and industry on the Prairies. Again in answer to your question yesterday, the real concern of the sulphur and the potash shippers is which way you are going to go; how fast you are going to go; when are those links going to get in. We have a market for them and what is really required is to have those decisions made so that we can get on with the job of putting in the transportation facilities. Rates are not fundamentally a question to that particular class of shippers because of the price on the world market.

We take a look again at the East Central access. We have this growth in movement of commodities. Again we have the grain and the coal which will be moving from Alberta down into Southern Ontario, getting critical on the rail line and through the water systems, the Seaway, the iron ore coming down here. Quebec is increasingly interested in processing that iron ore back here and using some of the coal and shipping the steel down there, again part of your industrial strategy, but it will not fundamentally change the destination of your product. In other words your market-places are established. They are in Canada, they are in the United States, they are in Japan and Europe, so that you can have a wide range of industrial strategies and still have the same basic shape to your transportation system. But your alternatives here are when you start to reach capacity will you do something about the waterway system to increase its capacity, as Mr. Lessard was mentioning yesterday, looking at what you can do technologically to increase that capacity? You may eventually be faced with having to twin locks or extend the system. The Northern part, the Sioux system, has 1,000-foot locks whereas through here it is all 700-foot locks and we are looking at larger and larger lakers. Do you bring it down by unit train? If you bring it down here, do you bring the grain through into Quebec or do you take some of these products straight through to the Atlantic Coast.

• 1010

These are the options that are going to be facing us in the near future, and if you add them together, we have that whole Northern development, these major options on the East Coast and the West Coast. They think of the extension of the coastal shelf perhaps out to 200 miles and what you get is a Canada which is in a stage of significant development. In other words, Canada is a developing country, not the well established, well matured market-place that was the fundamental notion behind the National Transportation Act.

We went back and talked to the MacPherson people that worked on the Commission and we said, "What would you change if you knew what was going on now?" And they

[*Interprétation*]

sur le lieu même de leur production au lieu de les acheminer sous leur forme brute. Vous avez demandé si cela faisait partie de notre politique industrielle dans le cadre des transports.

Le choix, que nous fixons c'est-à-dire, par exemple, le volume de trafic que l'on décide de faire passer par Vancouver, aura certaines conséquences. De plus, le volume de trafic que l'on décide de faire passer par Prince Rupert aura également une incidence sur le développement de la Colombie-Britannique septentrionale mais également sur celui des îles et de l'avenir de l'industrie dans les Prairies. Pour répondre encore une fois à votre question d'hier, les expéditeurs de soufre et de potasse s'inquiètent surtout de savoir l'itinéraire que nous emprunterons, la vitesse à laquelle s'effectuera le transport, ainsi que l'endroit où aboutiront ces voies de transport. Nous avons un marché pour eux, mais ce qui est important c'est de prendre ces décisions de sorte que nous puissions nous atteler à la tâche. La question des tarifs ne préoccupe pas vraiment cette catégorie particulière, d'expéditeurs parce qu'ils sont soumis au prix du marché mondial.

Passons maintenant à l'Est du Canada central et à son accès. Cette région connaît un accroissement du transport des marchandises. Encore une fois, le grain et le charbon seront acheminés depuis l'Alberta vers le sud de l'Ontario, ce qui rendra critique la situation sur les voies ferrées et maritimes, surtout la voie maritime du Saint-Laurent, puisque les minerais de fer l'emprunteront également. Le Québec voudrait de plus en plus traiter son minerai de fer sur le lieu d'extraction, utiliser une partie du charbon sur place et expédier l'acier; cela fait encore partie de la politique industrielle mais ne change pas vraiment la destination des produits. En d'autres termes, les marchés sont déjà bien établis. Ils sont établis au Canada, aux États-Unis, au Japon et en Europe, ce qui permet d'avoir une vaste gamme de stratégies industrielles tout en gardant le même réseau de transport. Mais vous aurez besoin de solutions de rechange quand le système sera exploité au maximum et il faudrait peut-être alors songer à faire quelque chose concernant le réseau des voies maritimes, comme le disait M. Lessard hier, en vous demandant que faire, du point de vue technique, pour augmenter la capacité de ce réseau. On devra peut-être jumeler les écluses ou agrandir le réseau. Dans la partie nord du réseau, dite Sioux, on a des écluses de 1,000 pieds tandis que dans cette région-ci elles n'ont que 700 pieds et les bateaux des Grands Lacs deviennent de plus en plus grands. Se sert-on de trains alors? Si vous amenez vos marchandises jusqu'ici, amenez-vous le grain jusqu'à Québec ou envoie-t-on certains de ces produits jusque sur la côte Atlantique.

Voilà les choix que nous devrons faire à court terme et en les additionnant les uns aux autres, cela nous laisse avec toute la question du développement du Nord et les choix importants à faire sur les côtes est et ouest. On parle de prolonger le plateau continental jusqu'à 200 milles ce qui implique un développement significatif pour le Canada. Autrement dit, le Canada est un pays en voie de développement et n'offre plus les marchés bien établis sur lesquels on s'est fondé lorsqu'on a adopté la Loi nationale sur les transports.

Nous avons parlé aux gens qui faisaient partie de la Commission MacPherson et leur avons demandé ce qu'ils changeraient dans la situation actuelle. Ils nous ont

[*Text*]

said very simply, "We did not recognize the degree to which Canada would be a developing country". That was the fundamental thing they mentioned. So we really get this range of situations in the North where many options have to be exercised. How they are going to be exercised is going to shape the country in terms of jobs in industry and in industrial strategy, provide you with the opportunity to create jobs away from the presence of congested areas of the country.

In that sense transportation is an instrument of national policy and to exercise that instrument you have to have the overview of where things are likely to go and you have to have this picture of where things are going. At the present time the Act assigns to government a very passive role. It says very simply, "Let the market-place take care of it; it will sort itself out." I doubt that the market-place will sort out a fraction of the major decisions that really have to be faced by Canada over the next 10 or 15 years, and if it did it is likely to want to decide them in a fashion that would not necessarily take into acctount the broad range of national problems that have to be faced.

In summary we looked at a range of transportation situations and we found that there were significant differences between them. There are fundamental options for the government. One of them is that you can just let things go and drift and develop by themselves or you can be prepared to take a role of active leadership. That leadership role can vary from creating the atmosphere to have things happen. The problems of the grain system, the problems of Vancouver, are largely institutional problems. They do not necessarily involve money in the case of every question. Somebody has to take the leadership to make sure that they are going to be solved and in some cases, however, it can be the direct provision of services.

The basic options then are that you can either have an all-private system, get rid of your present Crown companies, or you can have a mixed system, public and private, or you can go to a utility or you can go to nationalization. After looking at them the government came up with the view that the mixed system of private and public enterprise was likely to allow you to do the things that you wanted to do with the national transportation system in Canada. So that was then the background and it was from that and from a wide range of work that had been done over the last couple of years that an attempt was made to say, "Can you spell out a national transportation policy, and if so, what form is it going to take?"

We have really looked then at the range of situations and we have looked at the specific problems of the existing system, the freight and the passenger, and we have looked at a range of future situations. We have tried then from those to come up with a transportation policy that would allow the country to deal with them, and this is what we tried to spell out in the principles.

The first thing that we are saying is that a total transportation system for Canada providing accessibility and equity of treatment for users is an essential instrument of support for the achievement of national, economic and social objectives. In other words, transportation has to be an instrument of national policy and seen in terms of accessibility and equity across the country, so a sense of fairness in terms of the use of the system. Then it is the responsibility of government to attend to the provision of an efficient total system for that purpose. In other words, it is up to government to make sure that what has to

[*Interpretation*]

répondu tout simplement qu'ils ne prévoyaient pas que le Canada pourrait devenir un pays en voie de développement. C'était là leur observation fondamentale. Donc, dans le Nord, plusieurs choix s'offrent à nous. De ces choix dépend l'avenir du pays en ce qui concerne le nombre d'emplois dans l'industrie, la stratégie industrielle, la création d'emplois à l'extérieur des grands centres du pays.

Le transport est donc un instrument de politique nationale et pour s'en servir, on doit avoir une vue globale des possibilités de l'avenir. La loi actuelle n'accorde au gouvernement qu'un rôle passif. On y prône le laisser-faire puisque le marché prendra soin de lui-même. Je doute que le marché puisse résoudre ne serait-ce qu'une petite fraction des problèmes importants du Canada pendant les dix ou quinze prochaines années et, de toute façon, il ne pourrait les résoudre que d'une façon qui ne tiendrait pas nécessairement compte de toute la gamme des problèmes nationaux que nous devons affronter.

En résumé, nous avons étudié toute une gamme de transports et trouvé qu'il existait des différences significatives à tous les niveaux. Le gouvernement doit faire certains choix fondamentaux. D'abord, le gouvernement doit prendre la direction des opérations plutôt qu'adopter une attitude de laisser-faire. Les problèmes du grain et les problèmes de Vancouver sont plutôt des problèmes d'ordre administratif. Il ne s'agit pas toujours d'argent. Quelqu'un doit prendre la responsabilité de résoudre ces problèmes et, dans certains cas, on pourrait le faire en assurant directement les services.

Il s'agit donc de savoir si on veut un réseau complètement privé en se débarrassant des sociétés de la Couronne que nous avons déjà, ou un réseau mixte, public et privé, ou un service public ou si on veut nationaliser. Le gouvernement, après avoir analysé la situation, a cru que le système mixte d'entreprises privées et publiques serait la meilleure réponse à la question du réseau de transport national au Canada. Voilà donc ce sur quoi on s'est fondé et tout ce qui a été fait jusqu'ici a abouti, logiquement, à la question suivante: «Pouvons-nous trouver une politique nationale des transports, et, dans l'affirmative, quelle en sera la forme?»

Nous avons donc étudié toutes les situations actuelles, les problèmes précis du système actuel, les questions de fret, de passagers et nous avons étudié toute une gamme de possibilités pour l'avenir. A partir de ces études, nous avons essayé d'élaborer une politique des transports qui permettrait au pays de résoudre ses problèmes et c'est ce que nous avons essayé de résumer dans ces principes.

Nous croyons tout d'abord qu'un réseau intégré de transport au Canada qui assure l'accès et l'égalité à tous les usagers est un instrument essentiel pour parvenir à nos objectifs nationaux, économiques et sociaux. En d'autres termes, le transport doit être un instrument de politique nationale et on doit l'envisager en termes d'accès et d'égalité partout au pays pour que le réseau assure un service équitable pour tous. C'est donc la responsabilité du gouvernement de prévoir un réseau global, efficace, à cette fin. Autrement dit, c'est au gouvernement de décider ce qui doit arriver et de prendre les mesures pour y arriver, non

[*Texte*]

happen is going to happen, not to do it all itself but to make sure that those who can play their part are going to play their part. The achievement of this will require the integration of services provided through the most efficient modes for each specific service. In other words, rail can do some things best, truck can do some things best, buses can do some things best. The question is, how do you get the best use of each particular mode in trying to solve the problems.

• 1015

From that general statement of policy, then you need a number of principles to translate that into practical action. The first one was that you have to look at all transport and nontransport alternatives to take those into account in the development and provision of transport services. In other words, maybe instead of moving as many raw materials, we ought to be doing more processing at source and moving different sorts of goods. So you do not necessarily accept that you have to move everything that is going to be put forward.

Maybe instead of moving all of the coal from Alberta to Ontario, there could be gasification of that coal and the pumping of that down the line, or even eventually the hydroelectric power. These are not necessarily technologically feasible now, but over the long run they could well be. The way in which energy costs are going up and the demands for energy, you have to look at transport and nontransport alternatives.

The second one is that inter-modal and intra-modal competition should be encouraged where economic and technical characteristics, permit. There are 40,000 transportation companies in Canada, and the idea that the government could attempt to regulate these and control them really would be for all practical purposes and administrative nightmare. So what we are saying is that where you do get a good degree of competition, then let the marketplace set the levels of service and the levels of fares, and that can be done in certain parts of the country.

In the provision of service there should be a combination of public and private ownership of carriers, with private carriers being Canadian controlled, and they are in very large measure, and in the national and regional carriers in the provision of transportation. In other words, you want to use your mixed public and private system with your national and regional carriers establishing regional service and national levels of service. It should be recognized, however, that in the event of a conflict between public and private objectives, the public interest must prevail and the interests of total national service must be over-riding. That is going to be tremendously important when we start to look at some of these developing situations in northern Canada.

The third one is that there should be an objective of commercial viability including cost recovery, both in the operation of transportation services and in the provision of facilities and services for the direct support of transportation. In other words, somebody is going to have to pay for the system. Your starting point is that preferably it should be the person who uses the system, and in that case he is likely to use it effectively and efficiently. If we are to have the resources that are necessary to expand the system, and we saw the increase in costs, desirably the people who use it in the mature, well-developed parts of the country should be paying as much of the load as possible. But, and I

[*Interprétation*]

pas de tout faire par lui-même, mais de s'assurer que ceux qui ont un rôle à jouer le joue bien. Cela nécessitera l'intégration des services, qui devront être assurés par le mode de transport le plus efficace dans chaque cas. Autrement dit, le chemin de fer sera le plus efficace dans certains cas, les camions dans d'autres, et les bus dans un troisième. La question est de savoir comment on pourrait obtenir l'utilisation la plus rationnelle de chaque mode du transport dans la solution de ces problèmes.

Pour traduire cette intention générale dans la pratique, il faut un certain nombre de principes. Le premier est qu'il faut tenir compte de toutes les possibilités en matière du transport, et, même de non-transport. En d'autres termes, plutôt que de transporter autant de matières premières, il faudrait peut-être envisager de transformer ces matières premières sur place pour ne transporter que des produits finis. Il n'est donc pas nécessaire d'accepter de transporter tout ce qui se présente.

Peut-être qu'au lieu de transporter tout ce charbon de l'Alberta vers l'Ontario, on pourrait gazéifier ce charbon et le transporter par gazoduc ou même le transformer en courant électrique. Tous ces procédés ne sont pas nécessairement réalisables sur le plan technique aujourd'hui, mais ils pourraient le devenir à plus long terme. Vu l'augmentation des coûts et la demande d'énergie, il faut envisager toutes les éventualités.

Le deuxième principe est qu'il faut encourager la concurrence entre les modes et à l'intérieur des modes, lorsque les caractéristiques économiques et techniques le permettent. Il y a 40,000 compagnies du transport au Canada et le fait pour le gouvernement de les contrôler et de les réglementer toutes donnerait lieu à un cauchemar administratif. Par conséquent, lorsque la concurrence est bonne, il faut laisser le marché décider de la qualité du service et du niveau du tarif, et cela est possible dans certaines parties du pays.

En ce qui concerne la structure des transports, il faut un mélange de compagnies nationalisées et privées, les compagnies privées devant être sous contrôle canadien. Il faudrait également des compagnies nationales et des compagnies régionales desservant chacune des réseaux donnés. Il faut bien reconnaître, cependant, qu'en cas d'un conflit entre les objectifs publics et privés, c'est l'intérêt public qui doit prévaloir. Cela est extrêmement important si l'on considérait la situation qui commençait à se faire jour dans le Nord du Canada.

Le troisième principe est que l'ensemble du réseau doit être viable commercialement, aussi bien le réseau lui-même que toutes les installations et les services secondaires. Autrement dit, quelqu'un va devoir payer pour ce système, de préférence l'utilisateur, car il sera ainsi porté à l'utiliser d'une façon efficace. Si nous voulions disposer des ressources nécessaires, pour étendre le réseau, nous avons déjà vu que le coût augmente très vite et que là ce sont des utilisateurs dans les parties développées du pays qui devraient en supporter la charge, dans toute la mesure du possible. Mais, et c'est un mais très important, lorsque la mise en œuvre d'un objectif de politique nationale exige

[*Text*]

think this is a very important "but", it has to be recognized that where the implementation of a particular developmental or national policy objective requires departure from that principle, the costs should be clearly and specifically indentified and assumed by government. In other words, if you are going to subsidize, do it openly, indicate what the cost is and who is benefitting from it, so that you then have a constant focus of attention to see whether you can use that money in a more effective way.

It is our feeling that the money, for example, that we are using in the passenger service can be more effectively used than at the present time, and as long as the costs are out in the open you can see how that can be done, but in many situations in Canada we would probably want to continue to support service of one kind and another.

Where effective competition exists, transportation rates should be established through the workings of the market mechanism. Where such conditions are absent, prices should be regulated to assure the protection of transportation users which the market competition would otherwise supply. In other words, let the marketplace set the rates where a real marketplace exists, but where it does not, if you are going to be fair and equitable—and this is a constant notion in Canada—then we have to have a level of rates that would probably exist if you did have competition prevailing. That will perhaps be difficult to administer, but it is nevertheless an important goal towards which we should be aiming.

Where competitive services are available but public assistance is deemed necessary in support of a national, social or economic development purpose, the assistance should not operate so as to distort the selection of the most appropriate mode. In other words, if you are going to assist the passenger field you should do it in such a way that you get the best use of each mode. If you are going to do the same as we do in the freight field, again the same should prevail. Probably the best way to do this in terms of freight is to—if you are going to feel it necessary to assist a particular region or industry—give that support directly and let them choose the mode of transport they want to use. This is the case, for example, in the Atlantic region, where we have a pretty strong request that they should be allowed to use whatever mode of transportation they deem most effective in terms of their purposes. In passenger that will be by its nature more difficult to do, but the more you can get an efficient use of public money in terms of the system the more effective the system is likely to be.

• 1020

The next principle is that special measures should be adopted to ensure that essential transportation services are maintained. This is becoming increasingly critical as we get sort of an increased technological component in the transportation system and where fewer and fewer numbers are able to paralyse the system. This is the whole question of management in industrial relations in the transportation system and what has to be done in order to deal with them.

The regulatory agency should be responsible within its statutory jurisdiction for overseeing the adherence of those national policies, standards of service, rules and guidelines established by government under which various constituent parts of the transportation system operate. In other words, you have a regulatory body but that body

[*Interpretation*]

l'abandon de ce principe, les coûts devraient être clairement identifiés et assumés par le gouvernement. En d'autres termes, si l'on accorde des subventions, que l'on le fasse de façon ouverte, que l'on indique à quoi et à qui elle est destinée, de façon à ce que tout le monde puisse déterminer si l'on ne pourrait pas utiliser cet argent de façon plus efficace.

Nous estimons, par exemple, que l'on pourrait utiliser de façon plus efficace actuellement les subventions au service de passagers, et, à condition de bien en connaître le coût, on peut voir de quelle façon cela pourrait être réalisés. Cela n'empêche pas que, dans certaines parties du Canada, on pourrait décider de continuer à subventionner, néanmoins ce service.

Dans les cas où la concurrence peut jouer normalement, les tarifs de fret devraient être fixés par le mécanisme du marché. Dans les autres cas, les prix devraient être fixés par voie de règlements de façon à fournir au consommateur la protection que la concurrence du marché lui offrirait normalement. Autrement dit, laisser le marché fixer les prix lorsqu'il existe un véritable marché, sinon, il faudra imposer artificiellement, un niveau de prix semblables si l'on voulait être juste et équitable. Ce contrôle des prix sera peut-être difficile à administrer, mais c'est néanmoins un objectif important qu'il faut s'efforcer de réaliser.

Lorsqu'un service compétitif existe, mais qu'une aide publique est considérée comme nécessaire en vue de réaliser des objectifs nationaux, socio-économiques, l'aide de l'État ne devrait pas avoir pour effet d'infléchir la sélection du mode de transport le plus approprié. En d'autres termes, si on veut aider le transport des passagers, il faut obtenir la meilleure utilisation possible. Si on veut faire de même pour le cargo, il faudra réfléchir ainsi. La meilleure solution pour le fret—si vous jugez nécessaire de venir en aide à une industrie ou à une région particulière—ce serait sans doute par un appui direct, en les laissant choisir le mode de transport qu'ils préfèrent. C'est le cas, dans la région de l'Atlantique, par exemple, où les gens ne demandent la permission d'utiliser le mode de transport qu'ils jugent être le plus efficace pour leurs besoins. Il sera plus difficile de faire de même pour les passagers, mais plus on utilisera efficacement les deniers publics dans le système, plus efficace sera le système lui-même.

Ensuite, il faudrait adopter des mesures spéciales pour maintenir les services de transport essentiels. Cela devient de plus en plus critique, quand nous obtenons une composante technologique plus complexe dans ce système, étant donné que des groupes de plus en plus restreints réussissent à paralyser complètement le transport. Il en reste donc la question générale de la direction des relations de travail dans le domaine des transports.

L'organisme de réglementation doit veiller à ce qu'on applique ces politiques nationales, les normes de service, les règlements et les directives établis par le gouvernement pour l'exploitation des transports. En d'autres termes, on peut avoir un organisme de réglementation, mais il devrait se fonder sur la politique établie, au lieu d'en créer une

[*Texte*]

should be policy directed, not sort of setting its own levels of policy as it does at the moment, and it has to be as responsive as possible to the needs of shippers, users and carriers across the country. One of the proposals the Minister made at the time he announced the policy was to see if it would be possible to get the CTC to function less as a formal court of record with legalistic procedures and much more as an accessible body in terms of rapid response and service.

The last principle is that if you are going to get a transportation system in Canada that is going to be truly national, then it means it is not simply federal; you have to get the co-operation of the shipper, the user, the carrier and other levels of government in the development of the system.

You asked a question yesterday, Mr. Mazankowski, about sort of industrial evolvement. One of the things we tried to do was to work systematically with each of the provinces and say, "How do you view your own economic, industrial and social evolvement and to what degree can transportation play a role in that and what does that mean in practical terms?" I think the more we refine the information you find in the freight and passenger reports the more it will reflect the hopes and the aspirations of each of the regions and become a basis for setting priorities.

What we have done, then, is we have looked at a wide range of transportation situations and we said that they are different in character. We looked at the existing freight and passenger systems, or large parts of them. We have looked at the future problems that we expect to face in Canada and we then said, "Is it possible to design a transportation policy that will allow government and the country to meet those needs?" You then have to say, "What is transportation policy?" It is statement of how the country views the role of transportation in the functioning of this country. The thing you have to say is, "What is going to be the role of government in relation to that transportation policy?" The third thing you then have to say is, "How will this system work?" Then, "How will you treat the shipper, the user, the carrier and the regulator in this system; to what degree will there be subsidies; to what degree will the government insist on payment; to what degree will the user pay and to what degree will you allow competition to prevail?" Those are the kinds of questions that you will have to deal with in a broad national transportation policy, and from that set of principles will flow specific policies in relation to passenger, urban, ports and all of the other areas and specific programs which in turn flow from them.

If we just compare what is being proposed with what exists now and what the differences are. Under the present National Transportation Act the act sees transportation as an economic service, and it saw it in terms of that competitive environment that existed in the middle sixties before we had the demand for commodities that sort of upped the price of wheat, coal, sulphur, potash, oil and all those things, before we had an energy crisis, before we got the growth and use of VLCCs, the very large carriers and containers, before we got changing attitudes towards the environment and conservation, and before we got a whole range of situation, it saw it really as an economic service. We are seeing it as an instrument of national policy that allows us to deal with a range of problems that we are facing. It saw transportation as being economic, efficient, and adequate, but fundamentally it saw it in terms of

[*Interprétation*]

autre comme à l'heure actuelle; de plus, cet organisme doit répondre aux besoins des expéditeurs, des usagers et des transporteurs du pays. Lorsqu'il a annoncé la politique, le ministre a proposé que la CCT fonctionne moins comme un tribunal officiel muni de pouvoirs de juridiction, et plus comme un organisme accessible, actif et rapide.

Enfin, c'est que si on veut établir un réseau de transport qui soit vraiment national, il ne faut pas qu'il soit purement fédéral; il faut obtenir la collaboration des expéditeurs, des usagers, des transporteurs et des autres paliers de gouvernement.

Monsieur Mazankowski, vous aviez posé une question hier, pour ce qui était de l'apport industriel. Nous avons essayé de travailler de façon systématique avec les provinces, en leur demandant comment elles concevaient l'apport économique, industriel et social du gouvernement, ainsi que la mesure dans laquelle le transport jouait un rôle dans la pratique. Plus on dépouille les renseignements, plus on constate que les aspirations des régions deviennent la base des priorités en matière de transport et de fret.

Nous avons donc étudié plusieurs situations de transport, en déterminant les différences. Nous avons étudié le transport des marchandises des passagers tel qu'il existe, du moins une grande partie. Nous avons examiné les problèmes éventuels, et nous nous sommes demandés s'il serait possible d'élaborer une politique de transport qui permette au gouvernement et au pays entier de satisfaire ses besoins. Il faut alors nous demander ce qu'est la politique des transports. IL s'agit d'une déclaration établissant quelles sont les opinions des Canadiens sur le rôle du transport dans le fonctionnement de ce pays. Il faut alors se demander quel sera le rôle du gouvernement dans l'élaboration de sa politique. La dernière question, c'est de savoir comment fonctionnera le système, comment on traitera l'expéditeur, l'usager, le transporteur et ceux qui seront chargés de la réglementation; des questions auxiliaires viennent alors, comme les subventions; l'insistance du gouvernement sur les paiements; le tarif imposé aux usagers et la concurrence tolérable. Voilà les questions dont on aura à traiter dans une politique nationale des transports; des directives précises découleront de ces principes, pour ce qui est des transports de passagers, des transports urbains, des transports aux ports nationaux et autres programmes précis.

Nous pourrions comparer ce qui existe et les différences qui entrent en jeu. En vertu de la Loi nationale sur les transports, ces derniers doivent être rentables et fonctionner selon le jeu de la concurrence telle qu'elle existait vers le milieu des années 60, avant que s'intensifie le transport des denrées, ce qui a causé une augmentation du prix du blé, du charbon, du soufre, de la potasse, du pétrole, etc.; cette politique avait été établie avant la crise de l'énergie, avant la croissance et l'utilisation des DLCC, les grands containers, avant le changement d'attitude sur l'environnement et la conservation, et avant l'entrée en jeu d'une gamme de situations actuelles; la loi prévoyait les transports comme un service rentable. Nous l'entrevoyons plutôt comme un instrument de politique nationale qui nous permettra de traiter d'une gamme de problèmes auxquels nous avons à faire face. La loi prévoyait les trans-

[*Text*]

being efficient and economic. The word "adequate" was introduced, I believe, at the last moment by Mr. Horner, and, quite frankly, that word "adequate" has never been defined in the years since it was introduced.

• 1025

What we are talking about is a system that is acceptable and equitable and efficient, where you retain the notion of efficiency but you stress the notion of service and of equity.

The present act sees a very passive role for government. It says: let the market take care of it; it will sort it out. We are saying that, given the kinds of problems we are facing in the existing system, given the shape of developments over the next few years, government cannot afford to stand back; it has to be able to take an active leadership role.

The present act sees Canada as a marketplace, market oriented. We are saying that you have to look at Canada as a country that is both market- and development-oriented, and your transportation system has to recognize that. It is a case of developments not only in terms of the remoter regions of the country but development in terms of in-city, of telebus, and intercity passenger, and new forms of urban transportation constantly being developed. And that is an important role.

The present act is fundamentally a carrier-oriented act. At present, the carriers increase their rates and the ability of anyone to do anything about it is strictly limited. It is fundamentally a carrier's act. We are saying that you have to recognize the role of the carrier, but the transportation system involves government and shipper and user as well.

The present act is fundamentally a freight-oriented act. It was really a freight rates act. If you go back to the McPherson Commission, that was what the McPherson Commission was set up to do. It was set up to deal with rail freight rates and not much else, and the act, to a large degree, reflects that particular sort of orientation. We are saying that, in Canada, the passenger and freight have to have an appropriate sort of recognition. So that what you get between what now exists and what is being proposed is a fundamental shift, and it is fundamental in a number of the areas and, in total, amounts to not so much a rejection of the National Transportation Act but that it is moving away beyond it in terms of the needs of the country as we so face them today.

So that is the background to the development of the policy. The policy, then, is fundamentally a statement of the role of transportation in Canada and then, how do you translate that into practice in terms of treatment of shipper, carrier, user, and the role of government?

What then is going to be the role of government, and how are you going to pay for the system? Those are the sort of things that have to be dealt with in terms of the National Transportation Act. Until we change the present act, we are going to be straddled with a set of situations that will limit the ability of the government in different parts of the country to deal with the problem.

[*Interpretation*]

ports comme étant rentables, efficaces, et adéquats. Je crois que c'est M. Horner qui, à la dernière minute, a inclus le mot «adéquat»; franchement, on n'a jamais défini ce terme depuis lors.

Nous parlons d'un système qui est satisfaisant, équitable et efficace, en conservant la notion d'efficacité; cependant, il faut aussi souligner la notion de service et de justice. Chaque fois que nous parlons des tarifs de fret, nous nous demandons s'ils sont justes et raisonnables. Il nous faut alors inclure ces notions, dont la définition n'est pas facile. Cependant, si on veut que le système soit accepté, il faut résoudre ce problème.

La loi actuelle prévoit un rôle passif pour le gouvernement. Elle établit que le marché doit résoudre les problèmes. D'après nous, cependant, étant donné les difficultés du réseau actuel, et les événements qui se produiront au cours des prochaines années, le gouvernement se doit de participer activement et de prendre les devants.

D'après, la loi actuelle, le Canada constitue un marché orienté sur une grande commercialisation. Il faut voir le Canada comme un pays axé sur la commercialisation et sur le développement; le réseau de transport doit en tenir compte. Il s'agit d'exploiter non seulement des régions éloignées du pays, mais aussi de créer des transports urbains, des télébus, des services interurbains, etc. Voilà un rôle très important.

La loi actuelle est surtout axée sur le rôle du transporteur. A l'heure actuelle, les transporteurs augmentent leurs tarifs et la capacité de riposte est fort limitée. Il s'agit donc d'une loi qui favorise le transporteur. Il faut reconnaître le rôle du transporteur, mais le transport intéresse tout autant le gouvernement et les expéditeurs.

La loi actuelle est surtout axée sur le fret. Il s'agissait, en réalité, d'une loi sur les tarifs de fret. La Commission McPherson avait été établie dans ce but: il lui fallait s'occuper des tarifs du fret ferroviaire, rien de plus. Dans une grande mesure, la loi reflète cette orientation. D'après nous, le transport des passagers et du fret doit être reconnu comme un problème double. Ce que nous voulons constitue donc diffère tout à fait de l'état actuel des choses. C'est un changement fondamental dans nombre de domaines, mais en général, il ne s'agit pas d'un refus de la loi nationale sur les transports, mais plutôt; il s'agit plutôt de s'en éloigner pour les besoins du Canada d'aujourd'hui.

Voilà les grandes lignes qui devraient présider à l'élaboration de cette politique. Il s'agit donc d'une déclaration sur le rôle du transport au Canada, ainsi que son application pratique, pour ce qui est des expéditeurs, des transporteurs, des usagers et du gouvernement.

Il faut voir quel sera le rôle du gouvernement et comment s'effectuera le financement. Ce sont là des questions dont aura à traiter la nouvelle Loi nationale sur les transports. Avant de changer la loi actuelle, nous aurons à affronter plusieurs situations qui limiteront le gouvernement.

[*Texte*]

In other words, it is easy to say: let us get on with urban, and this, and that, and the other. We should get on with them but you have to recognize that they will become strained by what the law says now. The Minister is hoping that it is possible to reshape and redevelop that act, and at the same time, deal with specific problems so that we will have a fundamental framework that will allow us to tackle much more realistically the kinds of problems we are facing in Canada today.

Thank you, Mr. Chairman.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Davey.

As in the past, is it agreeable that we print the main slides as an appendix to the proceedings? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Lessard: And all the comments presented by Mr. Davey because they are really worthwhile.

The Chairman: Yes, all right. I have Mr. Marshall.

• 1030

Mr. Marshall: I have just a couple of short questions. I notice, Mr. Davey, there are a lot of lovely, beautiful lines but they do not extend east far enough, with the exception of the French Quebec highway and the Trans-Canada Highway across the corridor of Newfoundland. I would like to say first of all that the problem that I see for the future is the inadequacy of the Trans-Canada Highway for it was never built up to standard. But before elaborating, in your planning and bringing up this report, did you have any consultation with the people that did the recent trans-Newfoundland corridor study?

Mr. Davey: Mr. Chairman and Mr. Marshall, yes we did and we spent a great deal of time talking with the Government of Newfoundland about a wide range of problems. As you are aware, we have this Federal-Provincial Committee on Atlantic Region Transportation and we met a number of times; we have the benefit of discussions that go back over several years on it. The difficulty is how far did we go in the presentation in looking at the problems in each region.

I could spend quite a bit of time on this situation in Newfoundland because I think it is a very fascinating one and a very important one. When talked to the Government of Newfoundland they said that they have two major possibilities. One of them is that if you get an extension of the coastal shelf, that can have a wide range of significance in transportation and efficiency. The other one is that they are now looking increasingly to a north-south development to Labrador because off Labrador we have the gas finds, we have the energy sources, we have raw materials and increasingly Newfoundland saw itself as a province that would be concerned with processing materials, many of which would come from offshore and flow again back to offshore, they were increasingly concerned with north-south links and they were increasingly concerned that perhaps Sydney-Port aux Basques was one part of the system but we should be looking for what we could do towards moving people up into the Avalon and equally directly to St. John's.

[*Interprétation*]

En d'autres termes, il nous est plus facile de dire que nous allons nous occuper de certaines questions urbaines. Nous pouvons le faire, mais la loi actuelle va nous limiter. Le ministre estime qu'il est possible de modifier et d'adopter cette loi, tout en traitant des problèmes précis, afin d'avoir un cadre de travail qui permette de nous attaquer aux problèmes modernes.

Merci, monsieur le président.

Des voix: Bravo.

Le président: Merci, monsieur Davey.

Êtes-vous d'accord pour que nous annexions les principales diapositives en appendice au compte rendu de cette séance?

Des voix: D'accord.

M. Lessard: Ainsi que les commentaires de M. Davey, vu qu'ils sont très valables.

Le président: Très bien. Monsieur Marshall.

M. Marshall: J'ai quelques brèves questions. Monsieur Davey, vous avez parlé de façon fort éloquente, mais vous n'êtes pas allé très loin à l'Est, exception faite du réseau québécois et de la transcanadienne qui emprunte le corridor de Terre-Neuve. L'un des problèmes résidera dans le fait que l'autoroute transcanadienne est insuffisante puisqu'elle n'a jamais été construite conformément aux normes. Avant de développer, je vais vous demander si votre planification et la préparation de ce rapport vous ont donné l'occasion de consulter les responsables de la récente étude sur le corridor trans-Terre-Neuve?

M. Davey: Monsieur le président et monsieur Marshall, effectivement, nous avons longuement discuté avec le gouvernement de Terre-Neuve de toute une série de problèmes. Comme vous le savez, nous avons un comité fédéral-provincial sur les transports dans la région de l'Atlantique qui s'est réuni à plusieurs reprises. A ce sujet, nous pouvons nous reposer sur des discussions qui remontent à plusieurs années. La difficulté est de savoir jusqu'où nous devons aller dans l'étude des problèmes de chaque région.

Je pourrais vous parler pendant des heures de la situation à Terre-Neuve car elle est particulièrement intéressante et extrêmement importante. Le gouvernement de Terre-Neuve nous a déclaré que deux options s'ouvraient à lui. L'une d'entre elles est une extension du plateau côtier qui se traduirait par toute une série de possibilités dans le domaine des transports et de l'efficacité. D'autre part, ce gouvernement envisage de plus en plus un développement nord-sud du Labrador à cause des gisements de gaz au large du Labrador, les sources d'énergie existent, les matières premières existent et de plus en plus, Terre-Neuve s'intéresse à la transformation des matières premières qui, dans une large mesure, seraient exploitées au large des côtes et expédiées ensuite par voie maritime; ce gouvernement s'intéresse de plus en plus à des réseaux nord-sud dont l'un pourrait être la ligne Sydney-Port aux Basques; d'autre part, nous allons devoir étudier la possibilité de transporter les gens à Avalon ainsi qu'à Saint-Jean.

[*Text*]

So there was a wide range of situations that were discussed and hope to incorporate as we go along in the broad national transportation picture. The Trans-Canada was certainly one; the railroad was one; and there were a number of questions. Given the nature of the ferry operation, what were alternatives that could be perhaps much more in the interest of Newfoundland in providing a wide range of service, containers? There was a wide range of situations, only a few which it was possible to include in the presentation.

Mr. Marshall: Particularly in this review I noticed one of the reports glossed very casually over the importance of the Quebec-Labrador highway to connect with a tunnel which is going to be necessary now as a result of the development of hydro in the lower Churchill and then it carries on along the Great Northern Peninsula which is left out. I would like to recommend that this be taken as north-south, even though it drifts down a bit and it gets to the end of the map it is still the northern part of Canada.

Mr. Davey: Yes.

Mr. Marshall: And I hope that this will be taken into consideration.

Mr. Davey: If I may, Mr. Marshall, I think the main point I would like to make is that we are extremely conscious of this whole development and are working very closely with the Government of Newfoundland in this area. As a matter of fact, Mr. Brennan, who was here yesterday is now in Halifax meeting with the four governments in the Atlantic Region as a follow-up in terms of where do we go and what are the next items on the program.

Mr. Marshall: But you would not have got into the details of the problem that we are facing now without passenger service—they are improving the rail some—the massive increase of truck transportation which is further deteriorating our highways and rather than industrialize and build up our economy we are going to fall back again. Lord knows we need it but as you say, Mr. Brennan is looking at that now. The other important thing is what you mentioned, the isolation and the need to build up our ferry service between Sydney and Port aux Basques because of the potential tourist industry. In any event, I presume on the over-all basis this is a very serious consideration as you have indicated.

Mr. Davey: Mr. Chairman, we are trying to do two things.

• 1035

One of them is to get a transportation policy which is a statement of how government views all transport which will allow it to recognize the range of situations. Secondly, we are trying to set up the mechanisms which allow government and shipper and user to work together to build a picture of what is likely to be needed. That can then be the basis of our planning and, the planning of DREE, and the provinces are moving towards that. We published this first document called Interim Report on Freight and Passenger, which is really kind of an over-view of the freight and passenger system in Canada. I hope we can continue to refine that by working with the provinces so that we build up a picture of the current transportation system, what its deficiencies are and what things we are likely to face in the future. That then becomes the basis of where we put our effort and our money in government in trying to sort of meet the requirements of each of the regions.

[*Interpretation*]

Nous avons donc déjà discuté d'un grand nombre de problèmes et nous espérons pouvoir les insérer bientôt dans le problème national des transports. Nous avons parlé de l'autoroute transcanadienne, des chemins de fer ainsi que d'autres questions. Nous avons d'une part de traversier et nous devons nous demander si d'autres solutions ne serviraient pas mieux les intérêts de Terre-Neuve, peut-être l'introduction de containers? Les problèmes discutés ont été multiples, quelques-uns seulement ont pu être exposés dans ce mémoire.

M. Marshall: J'ai constaté que l'un des rapports de ce document passait très rapidement sur l'importance de l'autoroute Québec-Labrador et de son raccordement à un tunnel qui deviendra nécessaire avec le harnachement de la rivière Churchill inférieure; le rapport mentionne ensuite la péninsule du Grand Nord qui n'est pas desservie. Je pense que cette région devra faire partie de la ligne nord-sud parce que même si elle est un peu en dehors de la carte, c'est tout de même le nord du Canada.

M. Davey: Oui.

M. Marshall: J'espère qu'on en tiendra compte.

M. Davey: Monsieur Marshall, permettez-moi d'ajouter que nous sommes extrêmement conscients de cette situation et que nous travaillons en étroite collaboration avec le gouvernement de Terre-Neuve. En fait, M. Brennan qui était ici hier est aujourd'hui à Halifax où il doit rencontrer des représentants des quatre gouvernements de la région de l'Atlantique pour décider des prochaines discussions au programme.

M. Marshall: Mais vous n'auriez pas étudié en détail les problèmes que nous pose aujourd'hui l'absence de service passager—le service de chemin de fer s'est quelque peu amélioré—l'augmentation des transports par route qui détériorent nos routes et qui finiront par ralentir notre économie plutôt que de nous aider à nous industrialiser. Dieu sait que nous en avons besoin, mais comme vous le dites, M. Brennan étudie la question. Vous avez également parlé des problèmes d'isolement et de la nécessité d'améliorer notre service de traversier entre Sydney et Port aux Basques pour provouvoir le tourisme. De toute façon, comme vous l'avez dit, je pense que cela mérite une attention toute particulière dans la série des problèmes étudiés.

M. Davey: Monsieur le président, nous poursuivons deux objectifs.

D'une part, une politique des transports qui démontre comment le gouvernement envisage le problème global des transports et qui permettra de connaître la portée de chaque problème. En second lieu, nous essayons de mettre sur pied des mécanismes qui permettront au gouvernement, aux transporteurs et aux usagers de travailler ensemble à se faire une idée des mesures qui seront nécessaires. Telle pourrait être la base de notre planification et celle du ministère de l'Expansion économique régionale, et c'est un système que les provinces sont en train d'adopter. Nous avons publié ce dernier document intitulé: rapport provisoire sur le transport des marchandises et des voyageurs, et qui donne un aperçu général des transports au Canada. J'espère que nous pourrons le raffiner en y travaillant avec les provinces de sorte qu'on puisse voir clairement comment se présentent les transports, leurs défauts et les problèmes qui surgiront. Le gouvernement pourrait donc consacrer son argent et ses efforts à répondre aux besoins de chacune des régions.

[*Texte*]

Mr. Marshall: I see a bit of a conflict in the Department of Regional Economic Expansion where they get involved under general development agreements now in almost anything. How closely are you related with them?

Mr. Davey: Extremely closely. I think what is happening is the kind of planning we are coming out with or on which we work closely with DREE. For example, when we meet with the Atlantic Region, and there is a federal-provincial committee on Atlantic Region Transportation and Western Transportation, and in both cases the Regional Assistant Deputy Minister of DREE participates in that, and then we have the direct contacts here at the headquarters, so we work extremely closely with them.

Mr. Marshall: I am sure everybody on the Committee agrees that we should get our passenger train service back. I am glad to note you are talking about increasing rail traffic.

The Chairman: Thank you, Mr. Marshall. Mr. Lessard.

M. Lessard: Merci, monsieur le président. Monsieur Davey, votre présentation est vraiment intéressante et je me permets de vous féliciter parce que vous avez sûrement longuement réfléchi sur le sujet. Certaines des propositions qui sont mises de l'avant dans la politique qui sera établie, rapidement je l'espère, m'intéressent particulièrement parce que j'habite, justement, le nord du Québec, en fait, une région du Nord qui a grandement besoin de développement, qui a beaucoup de potentiel, mais qui devra compter forcément sur l'aide gouvernementale pour le développement des voies d'accès, soit routières, soit par voie ferrée, pour permettre l'exploitation des ressources que nous avons à l'arrière de notre pays. J'habite une région frontière, autrement dit.

Il y a quelques années, au Canada, un groupe d'hommes d'affaires s'était fait le promoteur d'un certain projet qu'ils avaient baptisé «*Mid Canada Corridor*». Il s'est fait beaucoup de travail, de recherches, d'identification du potentiel de ressources qui se trouvaient situées dans ce corridor, et ils s'étaient faits les promoteurs d'une voie de communications qui relierait tous les points de ce corridor. Autrement dit, ils étaient enfin les promoteurs d'un second «*Trans Canada Highway*» et cette super-route pouvait être soit une route pour trafic, camions et automobiles, soit une liaison par voie ferrée.

Est-ce que vous avez vraiment envisagé cette possibilité d'une voie ferrée qui relierait ce corridor qui part d'un point nord de la Colombie-Britannique et qui traverse le Nord de toutes les provinces du Canada, descend en Ontario, remonte, après avoir contourné la Baie James et ces coins-là, et se rend, (et là je rejoins l'idée de mon collègue de Terre-Neuve) se rend à ce point particulier où on pourrait faire la rencontre entre cette partie du nord-est du Québec et Terre-Neuve, en particulier?

Est-ce qu'on a étudié cette possibilité d'une route, ce serait plutôt un chemin de fer, à cause des conditions climatiques de ce territoire et d'une très faible densité de population, je verrais beaucoup plus un chemin de fer, qui, à ce moment-là, pourrait relier l'Est à l'Ouest environ à 300 ou 400 milles au nord de la zone habitée actuellement du Canada, et que des lignes de chemin de fer ou des routes pourraient, perpendiculairement, connecter, à divers endroits, ces deux parties qui seraient horizontales et iraient de l'Est à l'Ouest? Est-ce qu'on a étudié cette possi-

[*Interprétation*]

M. Marshall: A mon avis il y a un certain conflit au sein du ministère de l'Expansion économique régionale où on s'occupe d'accords sur le développement général dans presque tous les domaines. Collaborez-vous étroitement avec ce ministère?

M. Davey: Très étroitement. Je pense que nous collaborons étroitement avec le ministère de l'Expansion économique régionale sur ce genre de planification. Par exemple, nous rencontrons les représentants de la région atlantique, et il existe un comité fédéral-provincial des transports pour la région atlantique et l'Ouest, et dans les deux cas le sous-ministre adjoint régional du ministère de l'Expansion participe à ces rencontres; ensuite nous avons des contacts directs ici au ministère.

M. Marshall: Je suis certain que tous les membres du Comité sont d'accord sur le fait que l'on devrait nous rendre notre service voyageurs dans les chemins de fer. Je suis heureux de constater que vous parlez d'accroître le traffic ferroviaire.

Le président: Merci, monsieur Marshall. Monsieur Lessard.

Mr. Lessard: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Davey, your presentation is a truly interesting one and I would like to congratulate you because you have certainly studied the matter for a long time. Some of the proposals made for the policy that will be adopted, rapidly I hope, are of particular interest to me because I live in Northern Quebec. In fact, I lived in a region of the North which is greatly in need of development, which has enormous potential but which will have to depend on government aid to develop access roads whether these be highways or rail lines, so that we can develop the resources that we have in our hinterlands. In other words, I live in a frontier region.

A few years ago, a group of businessmen in Canada promoted a project which they named the *Mid Canada Corridor*. The group did a great deal of work and research to identify the research potential to be found in this corridor and they promoted a communications network that would link all points in the corridor. In other words, they were promoting a second Trans Canada Highway and the super highway might be either a road for trucks and automobiles or a railway system.

Have you really considered the possibility of a railway linking together this corridor, starting from a point in Northern British Columbia and crossing the Northern parts of all the provinces in Canada, coming down into Ontario, and then going back up, after bypassing James Bay and regions, and finally (and here I come back to the idea of my colleague from Newfoundland) arriving at a point which might be the meeting place between this part of Northeastern Quebec and Newfoundland in particular?

Has the possibility of a highway and particularly a railway been studied? In view of the climatic conditions and the very low population density in these regions, I think a railway would be more desirable because it would then provide and East to West link about 300 or 400 miles north of the zone of our country which is now inhabited and railway lines or highways might run North-South connecting into the East-West network at various points? Has any consideration been given to this possible means of developing Canada's northern regions?

[*Text*]

bilité-là de façon à développer le Canada et le nord des provinces canadiennes?

M. Davey: Monsieur le président, nous l'avons étudiée jusqu'à un certain point, mais notre horizon c'est d'ici quinze ans et pour cette période de temps, nous sommes convaincus que le problème consiste à établir les liens nord-sud. Peut-être que dans les années à venir, il est possible qu'on ait besoin d'une ligne de ce genre, monsieur Lessard, mais pour le moment les priorités sont d'établir les liens Nord-sud dans chacune des régions du pays. Nous sommes de cet avis.

• 1040

M. Lessard: Un autre point, je sais que mes collègues ont plusieurs questions et je ne voudrais pas abuser. Pour développer une région en particulier, le système de transport serait important. Est-ce l'intention du gouvernement, par l'intermédiaire du ministère de l'Expansion économique régionale, du ministère des Transports de collaborer avec l'entreprise privée pour l'exploitation minière par exemple? Supposons que dans un secteur donné du Canada, on a découvert, on a identifié plusieurs dépôts de mines, de minerais différents, de très grands potentiels en tant que volume et qualité, mais qu'il n'y a pas de route d'accès. Par contre, les compagnies privées qui seraient intéressées à exploiter ces mines, n'ont pas la possibilité de bâtir un chemin de fer ou une route qui va coûter 300, 400, 500 millions de dollars et des installations portuaires ou de transbordements à un point ou un autre. Est-ce que le ministère des Transports, en collaboration avec le ministère de l'Expansion économique régionale, a l'intention de participer, de se joindre à un groupe d'industriels pour réaliser un tel projet? Je connais des projets qui sont à ce stade de l'étude et de la réalisation où on a identifié un potentiel, où on a identifié les marchés et où il reste à coordonner les investissements qui seront faits par, d'une part l'entreprise privée et d'autre part les services gouvernementaux dans des provinces, mais surtout par voie de communication, le gouvernement fédéral. Est-ce qu'on a analysé cette chose-là et est-ce que vous êtes ouvert à une participation possible à un projet de cette nature?

M. Davey: Monsieur le président, il faut établir ce genre de coopération comme vous avez mentionné, monsieur Lessard. C'est pourquoi le dixième principe fait état d'une participation qui est nécessaire entre le secteur privé et public pour étudier les problèmes. En effet, les prévisions présentées par M. Brennan hier ont été établies avec la collaboration de certaines industries, par exemple dans le charbon, le soufre et tous les autres produits. On a établi les prévisions pour l'avenir en travaillant avec l'industrie privée, on a l'intention de le faire à l'avenir.

M. Lessard: Merci, monsieur Davey.

Le président: Merci, monsieur Lessard.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you. In terms of protecting the captive shipper, the areas where there is no competition, what do you foresee in terms of legislation to protect that particular individual vis-à-vis the current set-up under the terms of the National Transportation Act? Do you foresee that there will be specific limitations or guidelines set out or will the captive shipper have to appeal to a CTC or a similar body? Just how do you envision that process to be streamlined from that which is now in existence?

[*Interpretation*]

Mr. Davey: Mr. Chairman, we have studied it to some extent but we are looking 15 years ahead and we are convinced that for that period of time the problem is one of establishing North-South links. Perhaps in years to come it may be possible that a need for this type of line will arrive, Mr. Lessard, but for the time being the priorities are the establishment of North-South links in each region of the country. This is our considered opinion.

Mr. Lessard: One other point, I know that my colleagues would like to ask further questions, and I do not want to take up too much time. In order to develop a particular region, a transportation system is important. Does the government intend to co-operate with private industry through the Department of Regional Economic Expansion and the Ministry of Transport in order to develop mineral resources for example? Let us say that in a given sector of Canada several different mineral deposits were discovered and that these were in large quantities and of high quality but there were no access roads. On the other hand, private companies who might be interested in developing mines, do not have the ressources to build a railway or a highway that will cost $300 million, $400 million or $500 million or to install port or other shipping facilities at various points. Does the Ministry of Transport, in co-operation with the Department of Regional Economic Expansion, intend to participate along with groups in industry to carry out such a project? I know of projects which are now being studied and carried out and in which the potential and the markets have been identified and where it only remains to co-ordinate the investments that will be made by private enterprise and by provincial government services, but above all by the federal government with regard to communications. Has this been analysed and are you open to possible participation in projects of this nature?

Mr. Davey: Mr. Chairman, the type of co-operation which you have mentioned, Mr. Lessard, must be arranged. This is why the tenth principle speaks of the necessity for participation between the private and public sectors in order to study their problems. Indeed, the estimates presented by Mr. Brennan yesterday were calculated in co-operation with certain industries, for example, coal, sulphur and all other products. These estimates have been drawn up for the future in conjunction with private industry and we intend to go on doing so in future.

Mr. Lessard: Thank you, Mr. Davey.

The Chairman: Thank you, Mr. Lessard.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Quel genre de législation prévoyez-vous pour la protection de l'expéditeur dans les régions où il n'y a pas de concurrence par rapport au système actuel, en vertu de la Loi nationale sur les transports? Prévoyez-vous des directives précises ou des restrictions, ou bien ces expéditeurs devront-ils s'en remettre à la CCT ou un organisme analogue? Comment pourrait-on améliorer le système actuel?

[*Texte*]

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, I think, first of all, the present provision just is not workable.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Davey: We already have some recommendations from different areas of industry as to how it could be sort of made workable. I think there would certainly have to be a regulatory body of some form or another, and it would have to be the basis of application of the principle, but we would be consulting with the captive shipper, or people in that situation, to determine what could be an appropriate procedure. We have some ideas on that problem that have developed, based on discussions over the last couple of years, but it would really be an amendment to the Act that would allow the captive shipper to have a much more effective way of getting redress for his concern.

Mr. Mazankowski: It would still be through the provision of appeal, I suppose.

Mr. Davey: It would have to be through regulation.

Mr. Mazankowski: I see. In the rapeseed case, for example, you know, it was kicking around for three years or so. I suppose if you cut that time in half, to many captive shippers it would still be unduly a lengthy process. Specifically, what are we looking at in terms of dealing with this thing? Is it not possible to cope up with cost data that could be made available? Would it not be possible to come up with some sort of guidelines or a set of limitations under which a captive shipper would have access to redress without going through a lengthy appeal procedure?

Mr. Davey: Mr. Chairman, I think there are several things. First of all, there are increasing amounts of costs exposure's taking place, and the provinces have been given a great deal of information with regard to the movement of a lot of commodities. I think over a period of time rates are going to become a much more public sort of area and it will be much easier for the captive shipper to see whether he is getting a reasonable sort of treatment or not.

Two other points: first, we are proposing in the freight rate system a change in the maximum and minimum rule. If you bring those closer together, the problem of a captive shipper, in the sense of feeling discriminated against, is going to be at least partially reduced. Second, we are looking at . . .

Mr. Mazankowski: What figure have you in mind for maximum rule?

• 1045

Mr. Davey: Well, we have looked at a range of situations and we are trying to work with provinces to develop data to show the amount of traffic that is likely to be affected as you come down and move to close the gap. There has been no figure chosen but we hope that we could get a significant reduction in the maximum rate. I think this would serve to assist the captive shipper.

The other area is that the CTC, of its own volition, has moved to try to do a lot to speed the procedure by getting groups in and seeing if they can agree on information, and to try to avoid operating as much as they do as a court of record. I think rapeseed is a particular problem; I do not think one can generalize.

[*Interprétation*]

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, tout d'abord je pense que le système actuel ne peut pas fonctionner.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Davey: Nous avons déjà reçu certaines recommandations qui nous ont été transmises par différents secteurs de l'industrie sur la façon dont, à leur avis, cela pourrait fonctionner. Il faudrait certainement avoir un organisme de réglementation et il faudrait faire appliquer le principe, mais nous consulterions les expéditeurs qui n'ont pas de choix et d'autres dans la même situation, afin de déterminer la meilleure méthode. Nous avons quelques idées sur ces questions, grâce aux discussions qui ont eu lieu, mais il s'agirait de modifier la loi afin que les expéditeurs puissent faire valoir ces préoccupations.

M. Mazankowski: J'imagine qu'il faudrait néanmoins pouvoir faire appel.

M. Davey: Il faudrait avoir une réglementation.

M. Mazankowski: Je vois. En ce qui concerne le colza, par exemple, vous savez que cela a duré pendant trois ans. J'imagine que si on réduit cette période d'attente, de moitié le processus sera néanmoins très lent pour de nombreux expéditeurs. Quelles sont les mesures précises que l'on envisage pour résoudre ce problème? Serait-il possible de recueillir des données sur les coûts, données que l'on pourrait publier? Serait-il possible de mettre au point des directives quelconques ou une série de limites qui donneraient à ces expéditeurs la possibilité de faire valoir leurs demandes sans passer par un processus d'appel très lent?

M. Davey: Monsieur le président, la question comporte plusieurs aspects. Tout d'abord l'on publie de plus en plus de données sur les coûts et les provinces ont reçu beaucoup de renseignements quant au transport de nombreux produits. Je crois que progressivement les tarifs vont devenir de plus en plus du domaine public et l'expéditeur captif pourra plus facilement voir s'il est abusé ou non.

Deux autres points: premièrement, nous proposons que pour le système de tarif de fret, une modification de la règle du maximum et du minimum. En les rapprochant, le problème de l'expéditeur captif sera au moins en partie réduit, c'est-à-dire qu'il ne se sentira plus l'objet d'une discrimination. Deuxièmement, nous étudions . . .

M. Mazankowski: A quel chiffre pensez-vous pour le maximum?

M. Davey: Nous avons étudié toutes sortes de situations et nous essayons de concert avec les provinces de recueillir des données pour déterminer le volume de marchandises touchées au fur et à mesure que nous réduisons la marge. Aucun chiffre n'a été choisi, mais, nous expérons pouvoir obtenir une réduction importante du tarif maximum. Cela devrait aider l'expéditeur captif.

D'autre part, la Commission canadienne des transports, de sa propre initiative, s'est efforcée d'accélérer la procédure en s'adressant aux groupes pour voir s'ils pouvaient se mettre d'accord sur les renseignements et essayer d'éviter de jouer son rôle de tribunal habituel. La graine de colza est un problème particulier; je ne pense pas que l'on puisse généraliser.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Has your task force looked into the pros and cons of support or subsidy payments to the shipper vis-à-vis the carrier? What are the implications, and have you come up with any conclusions on that?

Mr. Davey: Mr. Chairman, a general view would be that you are better off to support the shipper if there is a need to support a shipper. You are better off to support him directly, and preferably through either DREE, or the Department of Industry, Trade and Commerce. In other words, it may be an equivalent form of support, and then allow him to choose the method of transportation he wants. That gives him a greater control over the quality of service he is receiving. That would be the general direction in which we would like to go.

Mr. Mazankowski: I see. That conceivably could lead to the development of more private transportation systems; the company itself going into the transportation business.

Mr. Davey: I think this is why I was mentioning that if you look at this problem, you have to take a look at transportation support or the equivalent. That is why it would be better administered perhaps through DREE, or Industry, Trade and Commerce, who are concerned with the development of industry. In other words, you have to look and say: why do you want to support that industry? Is it going to assist in creating jobs in some industry in a region? One of the things we are doing now is working, in both the Atlantic region and in the Western region, to identify as many cases as we can of where an offset to transportation cost has, in the past, been significantly creating jobs in industry. It is not an easy task. It is a very complex field. We want to do as many case studies as we can so that we can really see the degree to which transportation can have an impact in terms of creating industry.

Mr. Mazankowski: I know that the Maritime Freight Rates Act is exempt from this, but given that principle of supporting the industry rather than the carrier, if that were to have been applied at the time the Maritime Freight Rates Act came into effect, there would not be a Maritime freight rates subsidy. The subsidy, from what you are saying, would normally flow through to the industry rather than to the carrier?

Mr. Davey: Mr. Chairman, I think the Maritime provinces are interested in having the ability to choose themselves the particular mode of transportation.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Davey: In fact, there has been a request on their part to have the act modified to allow that.

Mr. Mazankowski: Has that been a general feeling amongst shippers that are receiving support and subsidy through transportation?

Mr. Davey: I think it has certainly been a view strongly expressed by many of the governments, because this allows them to choose the mode of transportation. It also means that your subsidies tend not to get hidden and are out in the open.

Mr. Mazankowski: In your transportation network in the West, you seem to downplay Churchill to quite an extent. I see the west coast access for the movement of grain is quite prominent whereas Churchill seems to be downplayed. Is there a reason for that?

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Est-ce que votre groupe d'étude a étudié la possibilité de subventionner les expéditeurs plutôt que les transporteurs? Quels sont les problèmes et avez-vous abouti à des conclusions?

M. Davey: Monsieur le président, généralement, il est préférable de subventionner l'expéditeur si celui-ci en avait besoin. Il est préférable de le subventionner directement soit par l'intermédiaire du MEER ou du ministère de l'Industrie et du Commerce. En d'autres termes, cette forme de subvention peut être équivalente, et lui permette alors de choisir son mode de transport. Il peut exercer un plus grand contrôle sur la qualité de services dont il bénéficie. C'est l'orientation générale que nous aimerions adopter.

M. Mazankowski: Je vois. Cela pourrait, sans doute, conduire à la création d'un plus grand nombre de réseaux de transport privé, la compagnie elle-même pouvant se lancer dans le transport.

M. Davey: C'est pour cela que je vous ai dit que dans ce domaine, il faut s'intéresser au subventionnement du transport ou à son équivalent. C'est la raison pour laquelle il serait peut-être préférable que cela soit administré par le MEER ou l'industrie et le commerce que le développement de l'industrie intéresse. En d'autres termes, il faut se demander pourquoi on veut soutenir cette industrie? Cela va-t-il favoriser la création d'emplois dans une industrie, dans une région? A l'heure actuelle, à la fois dans la région Atlantique et dans l'Ouest, nous faisons des enquêtes pour voir si une réduction des frais du transport dans le passé a favorisé d'une manière importante la création d'emplois dans l'industrie. Ce n'est pas une tâche facile. C'est un domaine très complexe. Nous voulons faire autant d'études ponctuelles que possible afin de déterminer le véritable degré dans lequel le transport peut avoir une incidence au niveau de la création de l'industrie.

M. Mazankowski: Je sais que la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes en est exempt mais, si ce principe du subventionnement de l'industrie plutôt que du transporteur avait été appliqué au moment où cette loi est entrée en vigueur, le subventionnement des taux du transport des marchandises dans les Maritimes n'aurait pas existé. D'après ce que vous dites, cette subvention serait accordée plutôt à l'industrie qu'au transporteur?

M. Davey: Monsieur le président, il intéresse les provinces Maritimes de pouvoir choisir elles-mêmes leur mode particulier de transport.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Davey: En fait, elles ont demandé une modification de la loi pour qu'on le leur permette.

M. Mazankowski: Cela représente-t-il le sentiment général des expéditeurs qui en bénéficient? Ils bénéficient de subvention pour le transport?

M. Davey: Ce point de vue a été vivement soutenu par de nombreux gouvernements car cela leur permet de choisir le mode de transport. Également, le subventionnement se fait alors au grand jour et non pas en quelque sorte en cachette.

M. Mazankowski: Dans votre réseau de transport de l'Ouest, vous semblez réduire quelque peu le rôle de Churchill. Je peux voir que l'axe d'accès à la Côte ouest pour le transport des céréales occupe l'avant-scène alors que Churchill semble en être réduit au second rôle. Y a-t-il une raison à cela?

[*Texte*]

• 1050

Mr. Davey: No, I do not think it is being downplayed, Mr. Mazankowski. The fact is that when you are looking at the West Coast you are tending to look at products that are moving in that direction. When you are looking at Churchill you are concerned really with eastward-bound movements. Your grain which is moving through Churchill is moving out through the Atlantic rather than the West. In fact there is a pretty extensive program now under way to increase the capacity of Churchill. We are increasing our technology to move in ice waters, and I think Churchill has probably a pretty good future.

Mr. Mazankowski: The Clinton-Ashcroft loop was approved in principle quite some time ago, but I understand there has been fairly little or not too much work done on bringing about the completion of that. What is the status of that right now?

Mr. Davey: I would have to check. I believe it is moving ahead and the actual date—it is expected to be in operation in 1978. I would have to check the date, but it is certainly moving ahead and it is going to be essential. There is no question about that.

Mr. Mazankowski: It has been one of the bottlenecks for quite some time.

The Chairman: Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, I have a question or two. What is being done to outline these policy initiatives in the kind of discussion we have had here in the Committee on some of the redirection of transportation policy generally to the transportation companies across the country and the users of services? I am thinking of the potash companies of Saskatchewan and so on that have experience with the present captive shipper situation and could tell us a good deal about it, to get their reaction. I am well aware of the federal-provincial committees that have been working, I think, better in the field of transportation than a lot of other joint services.

I am asking that, Mr. Chairman, with a view to trying to see what steps might be taken now and in the next while, while the Act is being developed and put into place and discussed back in the House here again. It seems to me, along the lines of some of the questions my honourable friend from Vegreville is asking, there are things that can be done. There are other moves and initiatives going on with respect to prairie grain. For example, there is the exchange of rail lines, joint running rates, and this kind of thing that I would hope would still be going on in the meantime. As I say, perhaps these people are aware of the direction we are taking and are aware of the fact that the government is going to be hopefully taking on sufficient power in this Act to order, for example, the exchange of airlines and the sort of move that makes sense at this time.

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: There are two things. First of all, the day after the policy was announced or two days after, the Minister invited 300 representatives of industry and associations from across the country to a meeting here. They represented a very wide range of transportation, virtually the whole of the transportation industry and a very wide range of users, and we gave them the presentation on the policy, the broad overview. We indicated that we would be looking forward to working with them in terms of getting

[*Interprétation*]

M. Davey: Non, je ne pense pas qu'on l'ait réduit au second rôle, monsieur Mazankowski. Quand on parle de la côte ouest on a tendance à ne tenir compte que des produits qui s'y dirigent. Au niveau de Churchill le mouvement se fait plutôt vers l'Est. Les céréales qui passent par Churchill sont dirigées vers l'Atlantique plutôt que vers l'Ouest. En fait un programme important en cours à l'heure actuelle vise à accroître la capacité de Churchill. Nous accroissons nos connaissances technologiques pour la navigation dans les glaces et je pense que l'avenir de Churchill est certainement très bon.

M. Mazankowski: L'anneau Clinton Ashcroft a été approuvé en principe il y a quelque temps, mais d'après ce qu'on me dit très peu a été fait pour mener à terme ce projet. Où en sont les choses à l'heure actuelle?

M. Davey: Il faudra que je vérifie. Je crois que les travaux avancent et que la date d'ouverture est prévue pour 1978. Il me faudra vérifier cette date, mais il ne fait aucun doute que les travaux avancent et que cela sera une réalisation essentielle. Cela ne fait aucun doute.

M. Mazankowski: Cela fait longtemps qu'il y a un bouchon à cet endroit.

Le président: Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Monsieur le président, j'ai une ou deux questions à poser. Que fait-on pour informer les compagnies de transport du pays et les usagers de ces services des initiatives et du genre de discussion que nous avons ici en Comité au sujet d'une réorientation générale de la politique des transports? Je pense aux compagnies de potasse de la Saskatchewan, par exemple, qui n'ignorent pas ce que peut être la situation d'un expéditeur captif et qui pourrait nous en raconter long, nous faire part de leur réaction. Je sais que les comités fédéraux provinciaux ont mieux travaillé dans le domaine des transports que beaucoup d'autres services communs.

Monsieur le président, je pose cette question pour essayer de voir quelles mesures pourraient être prises maintenant et prochainement, entre le moment où la loi est élaborée et le moment où elle sera discutée de nouveau à la Chambre. Il me semble que dans les domaines évoqués par mon honorable ami de Vegreville certaines choses peuvent être faites. D'autres initiatives sont prises pour les céréales des Prairies. Par exemple, il y a l'échange de lignes ferrovières, l'alignement des tarifs, etc. etc., choses que j'aimerais voir se poursuivre entre-temps. Je répète, ces gens savent peut-être quelle orientation nous prenons et savent que le gouvernement espère acquérir suffisamment de pouvoir grâce à cette loi pour décréter, par exemple, l'échange de lignes aériennes et imposer le genre d'initiative que l'époque réclame.

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Il y a deux choses. Premièrement, le jour de la proclamation de la politique ou deux jours après, le ministre a invité 300 représentants de l'industrie et des associations du pays à se réunir ici. Ils représentaient pratiquement toute l'industrie des transports et des usagers, et nous leur avons présenté les grandes lignes de la politique. Nous leur avons indiqué que nous espérions bénéficier de leurs conseils et de leurs connaissances. Nous sommes en train de mettre sur pied un groupe spécial au ministère qui

[*Text*]

their views. We are setting up a special group within the Ministry which will be designed to get the feedback coming from industry in terms of the policy.

I think the other point you make is a very important one. Simply because we are going through the process of policy change, things are not stopping. In fact they are accelerating. We are moving in many areas. There is the work going on in western Canada now in terms of the commissions that Mr. Burgess will be talking about, and I think he will be dealing with many of the situations you mentioned. Equally we have the study in western Canada to determine how we could get the most effective use of the two railroads on a joint-track usage basis, and that may be part of the solution to the West Coast access. In other words, one possibility is you may be taking movements into Vancouver one way and bringing them back through Ashcroft or Clinton. So there is a wide range of things that are going on.

Mr. McIsaac: Thanks. I will pass.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn.

• 1055

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, after our first three presentations I want to make an observation that the policy, I think it is fair to say, is basically philosophic in nature and content. Concern has been expressed already that this whole philosophic discussion may in fact be taking place over a long period of time and some pretty pressing priorities may be overlooked or put off until we have a chance to fit it into its proper niche. If there is anything that has become obvious from what has been presented to us, it is that transportation by its very nature is a fragmented and diverse area of consideration. In looking at historic development over the last 10 years, one of the problems that has developed is the fact that we have had a particular, general overriding philosophy with respect to transportation. There is a lack of flexibility to adapt to changing circumstances. The point I am trying to make is that while we are on this high, philosophic plane talking about over-all policy, I hope the government and the advisers are not pre-occupied with that pursuit to the exclusion of some of the more practical problems.

As I said, the thing that occurs to me in looking at it as a new member of Parliament, what exemplifies transportation systems today is that it is detached from government involvement. There is no sensitivity of government and no ability of government to get itself involved in directing transportation policy because all the major areas of transportation of federal concern have been sent off into Crown corporations, administrative tribunals and so on. I think this particular study indicates that there are so many different considerations and a need for sensitivity and the one part that I feel in agreement with is the fact that it appears now that the government is going to be more involved in the direction of transportation in various areas of Canada.

However, again we have this policy and when one looks at some of the pretty concrete proposals put forward by the Prime Minister within this last year, there have been some specific promises made with respect to transportation by Crown corporations; covering the box-car situation; the whole area of revision of freight rates at that time appeared to be an imminent situation; the up-grading of the Port of Vancouver and the Port of Prince Rupert; the assistance to urban transport; and the specific proposals

[*Interpretation*]

sera chargé de recueillir les réactions de l'industrie à cette nouvelle politique.

L'autre point que vous avez soulevé est très important. Ce n'est pas parce que nous avons entamé un processus de modification de la politique que tout s'arrête. A la vérité, il y a accélération. Nous prenons des initiatives dans de nombreux domaines. Il y a le travail qui est fait dans l'Ouest du Canada au sujet des commissions dont M. Burgess parlera, et assurément il évoquera nombre de situations dont vous avez parlé. Parallèlement nous avons cette étude dans l'Ouest pour déterminer comment nous pourrions parvenir à l'utilisation la plus efficace des deux chemins de fer par le biais d'une utilisation commune des voies existantes, il se peut que cela apporte en partie la solution à l'accès à la côte ouest. En d'autres termes, il serait possible de transporter des marchandises vers Vancouver en utilisant une voie et de revenir en passant par Ashcroft ou Clinton. Beaucoup de choses bougent.

M. McIsaac: Je vous remercie. Je cède la parole.

Le président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, après nos trois premières présentations je veux faire remarquer que cette politique est de par sa nature et son contenu fondamentalement philosophique. On s'est inquiété de la durée de cette discussion et on négligerait ainsi des priorités assez urgentes, ou bien on les remettrait jusqu'au moment opportun. C'est une chose qui paraît maintenant évidente à la lumière de ce que l'on nous a présenté; les transports sont, par nature, compartimentés et diversifiés. Une rétrospective des dix dernières années permettrait de constater que les problèmes ont surgi du fait que nous avons généralisé. Vous n'avez pas su vous adapter à des circonstances en constante évolution. Nous discutons à un niveau très théorique mais j'espère que le gouvernement et ses conseillers ne négligent pas les problèmes plus pratiques.

Comme je l'ai dit, en tant que nouveau député au Parlement, ce qui me frappe c'est que dans le domaine des transports tel qu'il existe aujourd'hui, le gouvernement n'a aucun rôle. Le gouvernement n'est pas sensible aux besoins de ce secteur et il est incapable d'orienter la politique du transport car tous les éléments où le gouvernement fédéral pourrait avoir un rôle sont maintenant du ressort de sociétés de la Couronne, de tribunaux administratifs etc. Je crois que cette étude démontre que le secteur est extrêmement complexe et qu'il faut qu'on s'y sensibilise. Là où je suis tout à fait d'accord c'est lorsqu'on dit que le gouvernement devra avoir un rôle plus poussé en ce qui concerne l'orientation des transports dans les divers secteurs au Canada.

Par ailleurs, nous avons une politique et lorsqu'on se penche sur les propositions émises par le premier ministre au cours de l'année dernière, on constate que des promesses très précises ont été faites pour ce qui est du transport dont les Sociétés de la Couronne sont responsables, tout ce qui a trait aux wagons couverts, à la révision des tarifs, lesquels semblaient présenter une certaine urgence, la rénovation des ports de Vancouver, et de Prince Rupert, l'aide au transport urbain, et certaines propositions spécifi-

[*Texte*]

which have been alluded to by other members at other times. I just wonder how long we are going to have to wait to get some concrete action.

It seems to me that some of these things really demand immediate attention. It occurs to me, for instance, that the City of Edmonton is going on with its proposed subway plan and the Mayor of Edmonton claims at least that he has not been able to get anything specific about the promise made a year ago that there would be 100 per cent paid on equipment and 50 per cent paid on stations and so on. They have found themselves in the situation where they have had to go ahead and, because of the fact that they are going ahead with his project and order their equipment, they may not qualify for the assistance because they are buying from a German company.

Therefore, what I am saying is that I am concerned about the fact that this whole endeavour and, as I see it, the whole question of looking at our policy may take our time for the next number of months and we will not get some of these very pressing immediate problems dealt with until we find the appropriate niche. I wonder if Mr. Davey might comment briefly on that.

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: Mr. Chairman, I would be very happy to comment.

I would share your concern if nothing was going to go on in the meantime. However, there are two points that occur to me. First of all, you have to take a long-term view at the same time you are dealing with the day-to-day specifics. It may be philosophy that you are talking about but it is the same philosophy that is meant that no captive shipper in Canada has even been able to get any fair treatment since the Act was introduced.

It is the same philosophy that has systematically downgraded the rail passenger service because the present Act says that to get a subsidy you have to apply for abandonment of the service and you get only 80 per cent of the subsidy and this has systematically driven the passenger rail service into the ground. It is the same Act that sort of takes the same philosophy, that sort of looks at Canada in a particular sort of way that limits your ability to do it.

• 1100

So, you have to deal with that but, equally, we have someone who is out in Vancouver now who is looking at the port problem with the British Columbia government and talking to the other governments. We have a boxcar co-ordinator who produces a constant report on the supply of boxcars. The reason there is less urgency in terms of the car corporation is that there is an adequate supply of that at the present time. But boxcars item has not been sort of set aside.

The government moved on the rail rates area you are talking about. There was a rate freeze for quite a period of time. It cost an awful lot of money and was rather limited in its effect. In other words, a constant stream of things are going on at all points in time, and I would be very happy to send you a list of how they are discussed in here, but I can assure you that this is not sort of an exercise in philosophy that is going to take place and stop everything from going on. They are going on, but we are simply saying that if you are concerned about these broad-ranging problems that have to be dealt with, then you have to sort of get on with them now. Sure, it is development in the North that we are

[*Interprétation*]

ques émises par d'autres députés à d'autres occasions. Je me demande combien de temps nous allons devoir attendre avant qu'on passe à l'action.

A mon avis, certaines choses demandent qu'on s'en occupe immédiatement. Je songe cependant à la ville d'Edmonton qui a un projet de métro et le maire d'Edmonton dit qu'il n'a pas pu obtenir quoi que ce soit malgré les promesses de l'année dernière, à savoir qu'on paierait 10 p. 100 du matériel et 50 p. 100 des stations etc. A Edmonton, on doit maintenant aller de l'avant même si en faisant avancer le projet, et en commandant le matériel, on risque de ne pas avoir droit à l'aide parce qu'on fait appel à une société allemande.

En conséquence, je m'inquiète car alors que nous allons passer tout notre temps à réfléchir sur une politique au cours des prochains mois, ces problèmes demeureront sans solution jusqu'à ce que nous ayons déterminé un plan d'ensemble. Je me demande si M. Davey a des observations à faire à ce sujet.

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Monsieur le président, je me ferai un plaisir de répondre.

Je conviens avec vous que les choses n'avanceront pas entre-temps. Par ailleurs, il y a deux choses qui me viennent à l'esprit. Tout d'abord, il faut prendre le temps de voir les choses dans leur contexte en même temps qu'on s'occupe des problèmes qui surgissent quotidiennement. Vous pouvez penser que c'est théorique mais cela signifie qu'aucun expéditeur lié n'a pu être traité équitablement depuis que la loi est en vigueur.

C'est ce même principe qui a contribué à la détérioration du service-voyageurs des chemins de fer car, selon la loi actuelle, pour avoir droit à une subvention il faut envoyer un avis de cessation de services et en accordant une subvention à 80 p. 100, on a systématiquement détérioré le service-voyageurs. C'est la même loi qui a le même effet et qui fait que le Canada est vu sous un angle bien particulier qui limite les possibilités d'action.

Il faut donc en tenir compte, mais quelqu'un à Vancouver s'occupe des problèmes du port en collaboration avec le gouvernement de la Colombie-Britannique et il s'entretient également avec d'autres gouvernements. Nous avons un coordinateur qui s'occupe du problème des wagons couverts et qui produit un rapport constamment à jour sur leur disponibilité. Ce problème est moins pressant du fait que les wagons couverts sont pour l'instant en nombre suffisant. On ne l'a pas cependant relégué aux oubliettes.

Le gouvernement a pris des mesures pour ce qui est des tarifs ferroviaires dont vous avez parlé. Les tarifs ont été gelés pour un certain temps. Cela a coûté cher et les résultats n'ont pas été très probants. En d'autres termes, les choses ne cessent d'avancer et je me ferai un plaisir de vous envoyer un rapport sur le progrès des discussions tout en vous assurant qu'il ne s'agit pas d'un exercice théorique qui stoppera toute action. Les discussions ont lieu mais si vous vous préoccupez de ces problèmes d'envergure, il faut passer à l'action dès maintenant. Il est entendu que la mise en valeur du Nord est un problème auquel nous nous attachons. La Strathcona Sound ouvrira ses portes d'ici

[*Text*]

concerned about. Strathcona Sound will be opening in two years. Our cargo icebreakers are moving up there. You have to have that basis, so you have to move in Parliament. I do not think it is a case of either/or; it is a case of both that we are talking about.

Mr. Hnatyshyn: That is, I think, my point. My final observation, due to the time, is simply that I hope the government does not get itself into an intransigeant position with respect to transportation by developing a grand master plan that does not allow for a reasonable degree of flexibility. I think this task force idea should be an ongoing and continuing thing. I do not think we should have to go every ten years when we find ourselves in a mess, and then come back and have to go through this process. I think there should be co-ordination between the practical, immediate and continuing consideration of our transportation requirements.

Mr. Davey: I think that is an extremely important point. What we are trying to do is to develop a planning process that is flexible and which will continue to adjust on a continuous basis to our needs, rather than doing it on maps per se.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn. Mr. Watson, because the bells have been ringing, if you wish, I could put your name down first on the list for Tuesday, or do you prefer to—on Tuesday?

Mr. Watson: That is fine.

The Chairman: All right. Thank you, Mr. Davey, and your officials. The Committee is adjourned until Tuesday, July 8, at 8 p.m.

[*Interpretation*]

deux ans. Nos cargos brise-glace se déplacent déjà dans la région. Ce fondement est essentiel, il faut donc que le Parlement agisse et je ne crois pas qu'il y ait de choix, il faut que les deux choses trouvent leur place.

M. Hnatyshyn: Voilà ce que je voulais dire: en terminant, étant donné l'heure, j'espère que le gouvernement ne se retranche pas derrière une position intransigeante à l'égard des transports en procédant à l'élaboration d'un projet d'ensemble qui ne permettrait pas une certaine souplesse. Le groupe de travail devrait être un groupe permanent. Je ne crois pas que nous devrions tous les dix ans, lorsque nous constatons les dégâts, subir constamment les mêmes affres. Je crois que nous devrions atteindre un juste équilibre entre les considérations d'ordre pratique et immédiates et des considérations plus permanentes de nos besoins en transport.

M. Davey: Je crois que ce que vous dites est très juste. Nous essayons d'élaborer un processus de planification qui soit souple et qui puisse s'adapter à nos besoins de façon permanente plutôt que d'avoir recours à la maquette constamment.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn. Monsieur Watson, la sonnerie s'est fait entendre et si vous voulez bien, je vous inscrirai le premier sur ma liste de mardi ou préférez-vous . . . mardi alors?

M. Watson: Très bien.

Le président: Très bien. Merci monsieur Davey, merci à vos collaborateurs. La séance est levée et nous reprendrons le mardi 8 juillet à 20 heures.

APPENDIX "F"

TRANSPORTATION POLICY

A FRAMEWORK FOR TRANSPORTATION IN CANADA.

BACKGROUND

GOVERNMENT

- DISSATISFACTION WITH SOME PARTS OF TRANSPORTATION SYSTEM
- REJECTION OF PARTIAL SOLUTIONS
- DESIRE FOR OVERALL FRAMEWORK
- THRONE SPEECH STATEMENT "INSTRUMENT OF NATIONAL POLICY"


TRANSPORT CONTEXT
POLICY PRINCIPLES
RECOMMENDATIONS

TRANSPORTATION IS A RANGE OF SERVICES

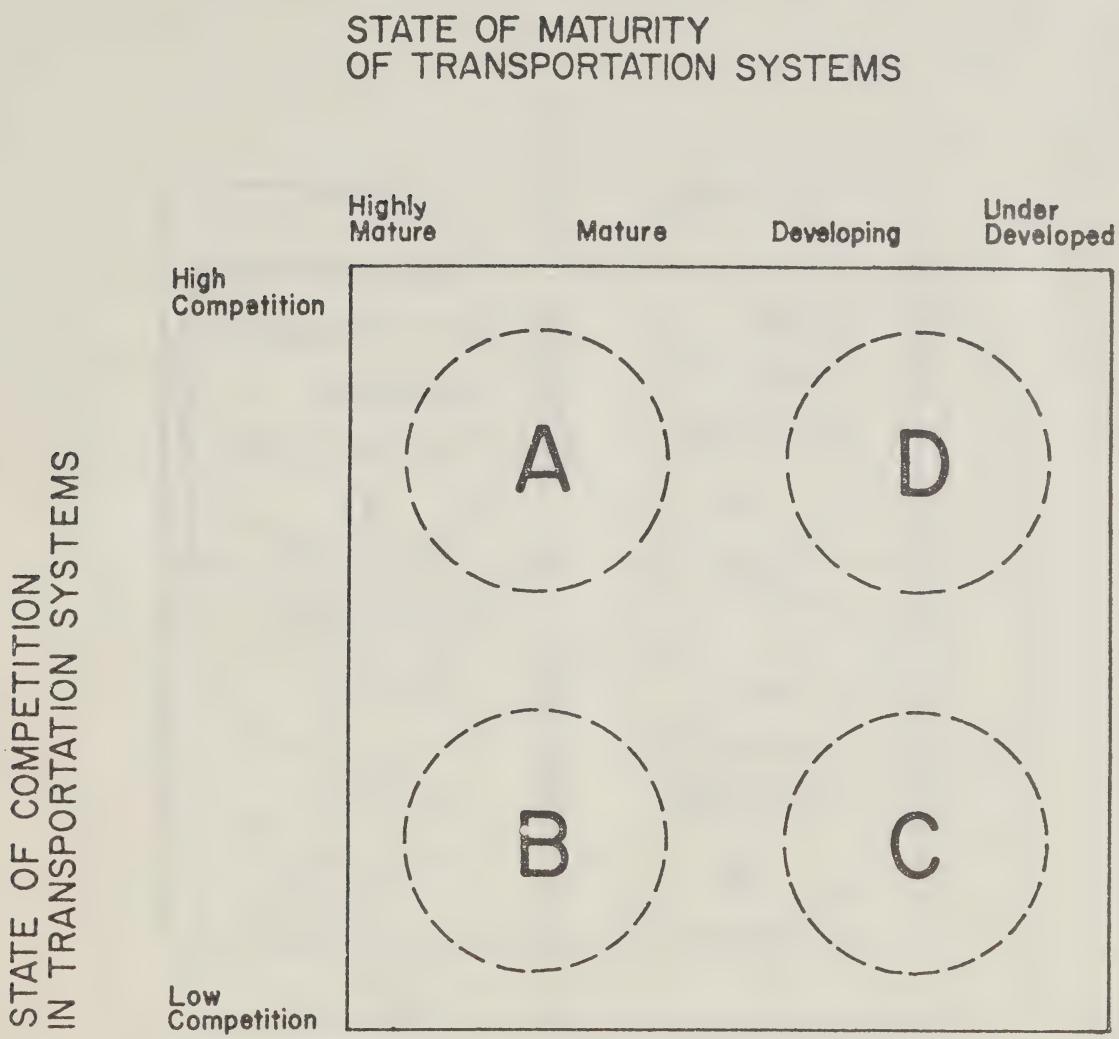


Exhibit I : TRANSPORTATION CONTEXTS

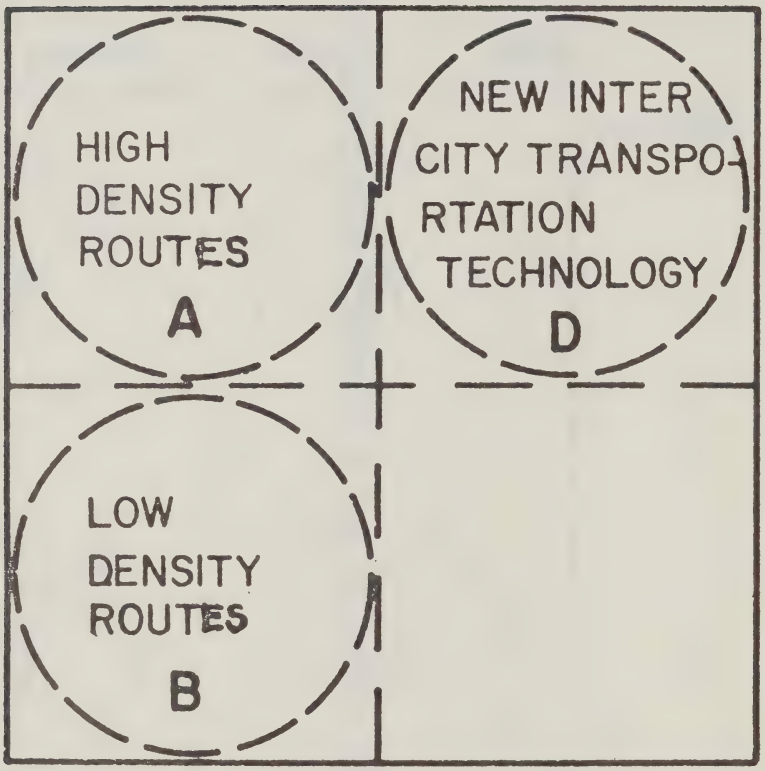


Exhibit 2: SHORT HAUL PASSENGER MARKETS

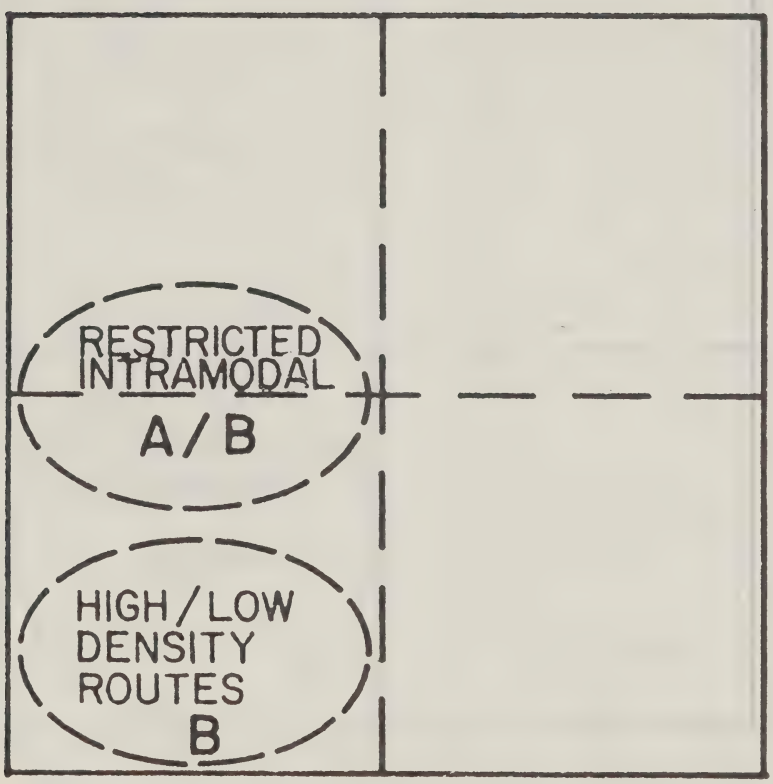


Exhibit 3: LONG HAUL PASSENGER MARKETS

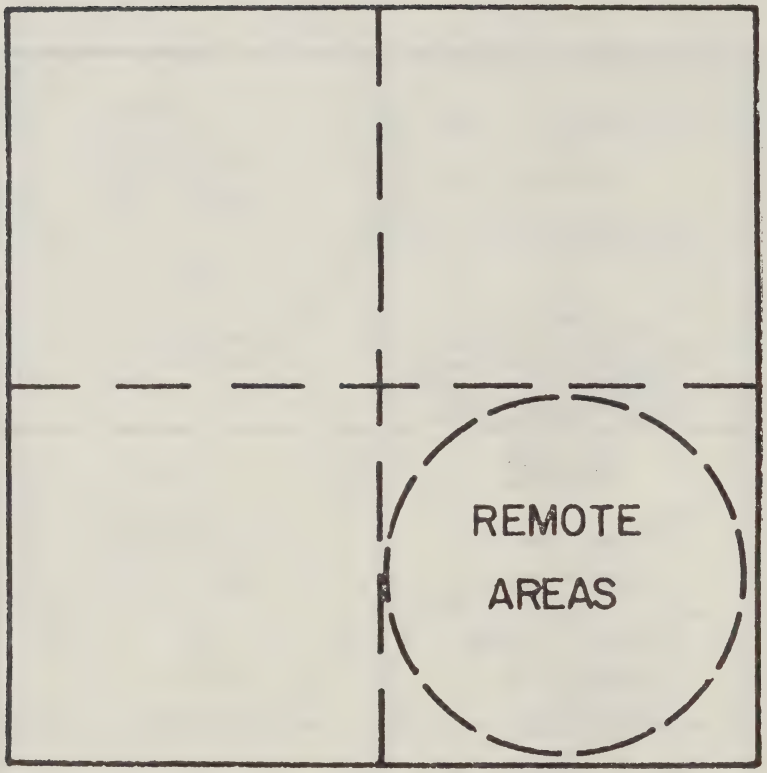


Exhibit 4: REMOTE AREAS PASSENGER TRANSPORTATION MARKETS

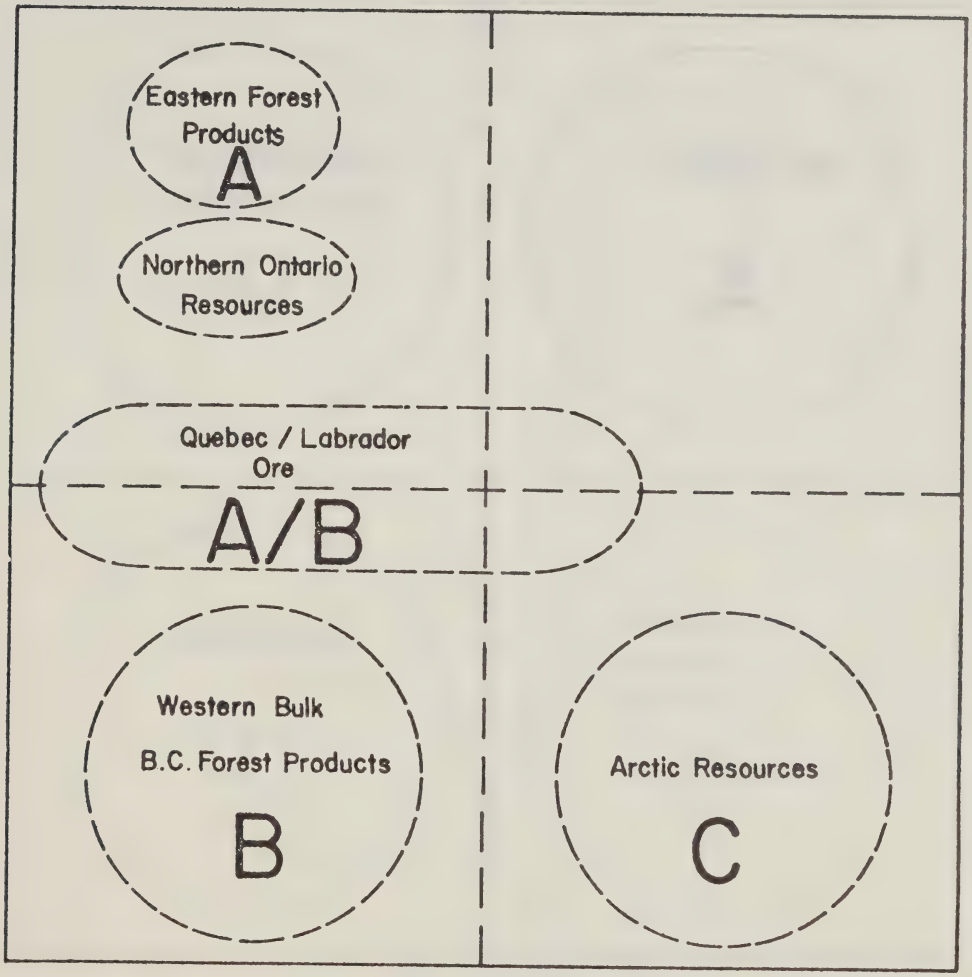


Exhibit 5: BULK COMMODITIES MARKETS

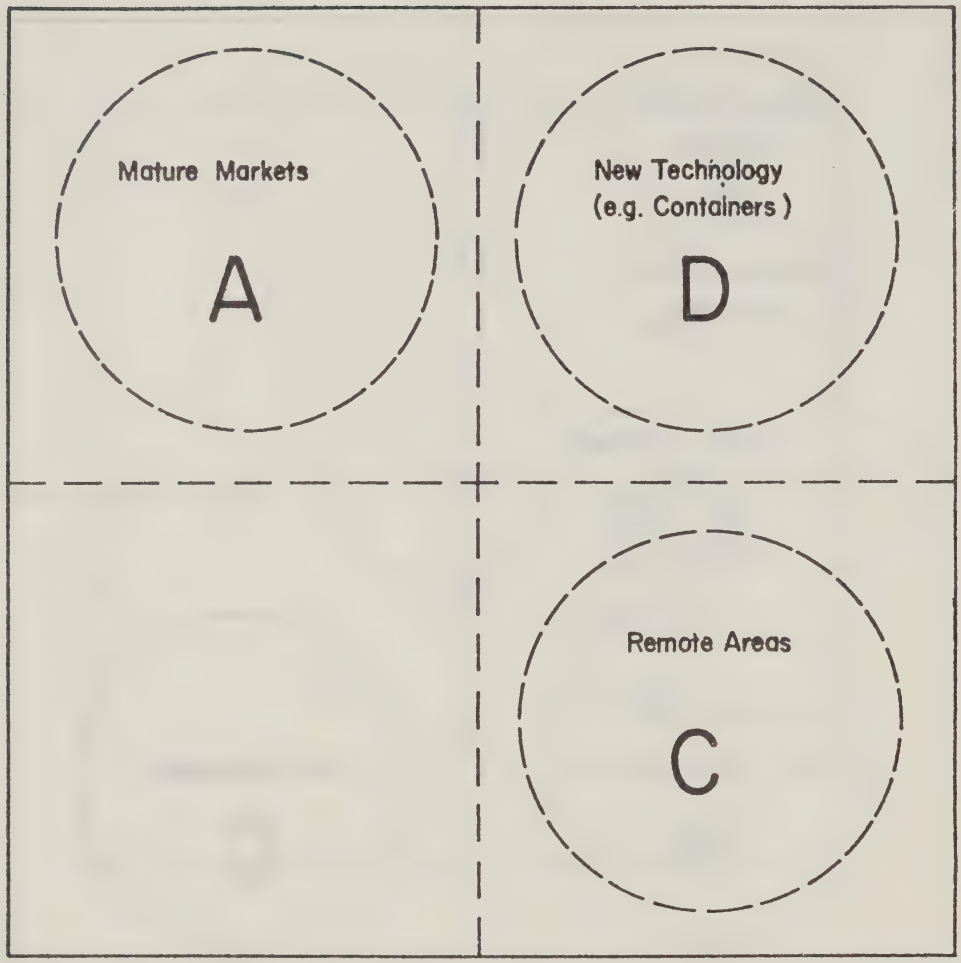


Exhibit 6: GENERAL CARGO MARKETS

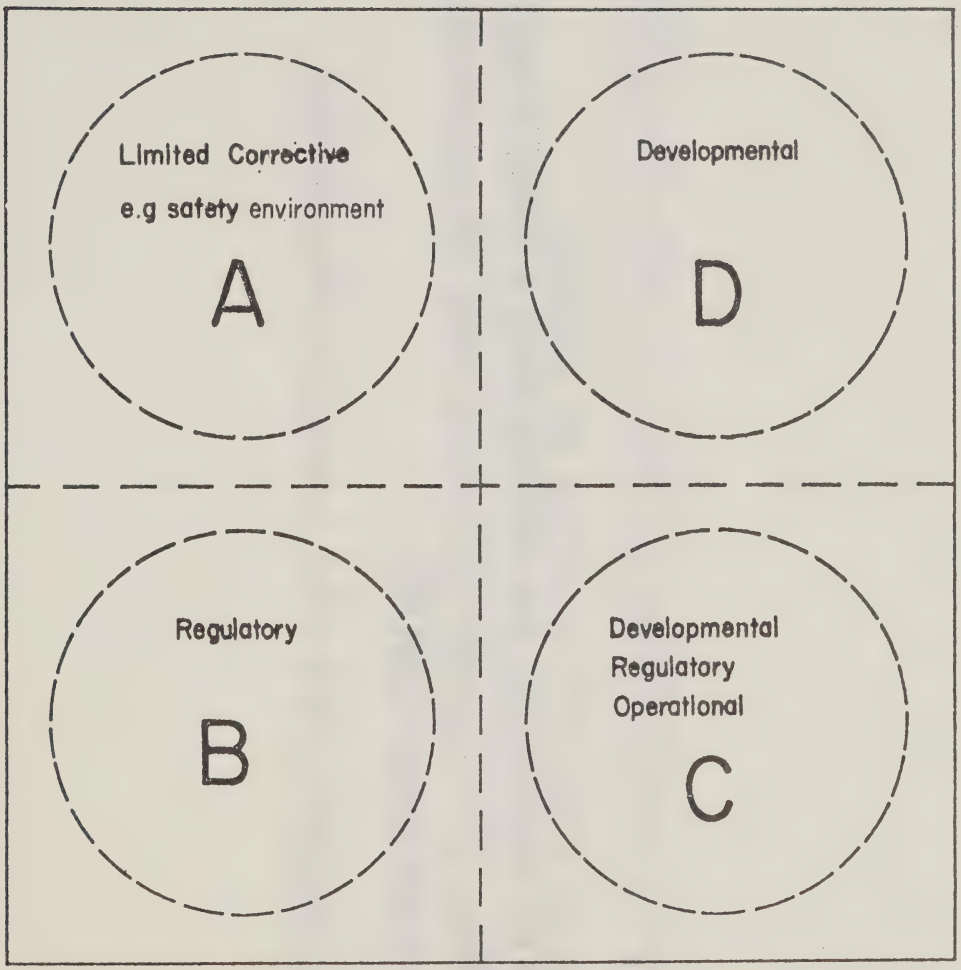


Exhibit 7: TYPICAL FORMS OF GOVERNMENT ACTIONS

FREIGHT

- DESPITE PARTICULAR PROBLEMS & GRIEVANCES, OVERALL LEVELS OF SERVICE ARE REASONABLY HIGH AND EQUITABLE.
- LABOUR DISPUTES ARE A MAJOR PROBLEM.

FREIGHT (CONT'D)

DURING THE NEXT 15 YEARS
INVESTMENTS REQUIRED WILL BE LARGER

- NEW RAIL CAPACITY MUST BE ADDED
- SMALLER PRODUCTIVITY INCREASES IN FUTURE

PASSENGER SERVICE

- INTERMODAL COMPETITION IS LIMITED TO MEDIUM DISTANCES
- INTRAMODAL COMPETITION IS LIMITED OR ABSENT

PASSENGER SERVICE (CONT'D)

- 1974 RAIL PASSENGER SUBSIDIES ABOUT $135 MILLION, OVER $300 MILLION BY 1980, WITH TOTAL LOSSES EXCEEDING $400 MILLION.
- 1973-1974 SUBSIDIES TO FERRY AND COASTAL VESSELS $66 MILLION.

PASSENGER SERVICE (CONT'D)

- ONLY BUS MODE PAYS ALL ITS COSTS AND RECEIVES NO SUBSIDIES, YET BUS USERS HAVE THE LOWEST AVERAGE INCOME
- SELF SUFFICIENCY ATTAINABLE IN AIR AND AUTOMOBILE MODES.

AVERAGE ANNUAL RATE OF CAPITAL EXPENDITURE INFRASTRUCTURE AND VEHICLES ($ MILLION)

	1963-1973**	1976-1990***
RAIL	320	600-1,050
MARINE	140	270-420
ROAD*	650-700	870-930
AIR	230	480-570
TOTALS	1,340-1,390	2,220-2970

*INTERCITY TRUCKS AND BUSES AND PRIMARY HIGHWAYS ONLY.

**CURRENT DOLLARS

***1975 DOLLARS

6 MAJOR TRANSPORTATION PROBLEM AREAS

- WEST COAST ACCESS
- EAST CENTRAL ACCESS
- RE-DEVELOPMENT OF GRAIN HANDLING
- INTERCITY PASSENGER TRAVEL
- FREIGHT RATES
- NORTHERN EXTENSIONS

NORTHERN EXTENSIONS:

CONTEXT

- DEVELOPMENT OF NORTH TO ACCESS RESOURCES
- ANALOGOUS TO OPENING OF WEST
- TRANSPORTATION SERVICES IN DEVELOPING STATE
- COMPETITION MINIMAL
- CHOICE & LOCATION OF TRANSPORT SERVICES CRITICAL

WEST COAST ACCESS:

CONTEXT

— GROWTH IN EXPORTS
— CRITICAL RAIL LINKS
— VANCOUVER PORT CONGESTION
— INTERESTS OF BC AND PRAIRIES
— SERVICE DEVELOPED, BUT IN STAGE OF SIGNIFICANT EXPANSION
— COMPETITION MINIMAL.

EAST CENTRAL ACCESS:

CONTEXT

— GROWTH OF MOVEMENT OF COMMODITIES
— PRAIRIES & ONTARIO EAST
— QUEBEC & LABRADOR WEST
— CRITICAL MODAL CHOICE BETWEEN UNIT TRAIN & WATER
— SLSA CHARGES DO NOT REFLECT COSTS
— POTENTIAL WELLAND BOTTLENECK IN LATE 80'S COULD COST $1 BILLION PLUS.

FINDINGS

- RANGE OF SERVICES
  — SIGNIFICANT DIFFERENCES
- BASIC POLICY OPTIONS
  — STATUS QUO
  — ACTIVE LEADERSHIP
- LEADERSHIP FUNCTION
  — VARY FACILITATION TO DIRECT PROVISION
- BASIC OPERATING OPTIONS
  — ALL PRIVATE
  — MIXED
  — UTILITY
  — NATIONALIZATION


TRANSPORT CONTEXT
POLICY PRINCIPLES
RECOMMENDATIONS

GOVERNING STATEMENTS

- THAT A TOTAL TRANSPORTATION SYSTEM FOR CANADA, PROVIDING ACCESSIBILITY AND EQUITY OF TREATMENT FOR USERS, IS AN ESSENTIAL INSTRUMENT OF SUPPORT FOR THE ACHIEVEMENT OF NATIONAL ECONOMIC AND SOCIAL OBJECTIVES.
- THAT IT IS THE RESPONSIBILITY OF GOVERNMENT TO ATTEND TO THE PROVISION OF AN EFFICIENT TOTAL SYSTEM FOR THIS PURPOSE.
- THAT ACHIEVEMENT OF THIS PURPOSE REQUIRES THE INTEGRATION OF SERVICES PROVIDED THROUGH THE MOST APPROPRIATE MODES FOR EACH SPECIFIC SERVICE.

IT IS PROPOSED THAT

THESE STATEMENTS OF POLICY CAN BE MOST

SUCCESSFULLY IMPLEMENTED IN CONDITIONS WHICH

ADHERE TO THE FOLLOWING PRINCIPLES:

PRINCIPLE #1

ALL TRANSPORT AND NON-TRANSPORT ALTERNATIVES SHOULD BE TAKEN INTO ACCOUNT IN THE DEVELOPMENT AND PROVISION OF TRANSPORT SERVICES.

PRINCIPLE #2

INTERMODAL AND INTRA-MODAL COMPETITION SHOULD BE ENCOURAGED WHERE ECONOMIC AND TECHNICAL CHARACTERISTICS PERMIT

PRINCIPLE #3

THERE SHOULD BE A COMBINATION OF PUBLIC AND PRIVATE OWNERSHIP OF CARRIERS WITH PRIVATE CARRIERS BEING CANADIAN CONTROLLED, AND OF NATIONAL AND REGIONAL CARRIERS IN THE PROVISION OF TRANSPORTATION.

IT SHOULD BE RECOGNIZED THAT, IN THE EVENT OF ANY CONFLICT BETWEEN PUBLIC AND PRIVATE OBJECTIVES, THE PUBLIC INTEREST MUST PREVAIL AND THE INTERESTS OF TOTAL NATIONAL SERVICE MUST BE OVER-RIDING.

PRINCIPLE #4

THERE SHOULD BE AN OBJECTIVE OF COMMERCIAL VIABILITY, INCLUDING COST-RECOVERY, BOTH IN THE OPERATION OF TRANSPORTATION SERVICES AND IN THE PROVISION OF FACILITIES AND SERVICES FOR DIRECT SUPPORT OF TRANSPORTATION.

PRINCIPLE #5

IT SHOULD BE RECOGNIZED THAT, WHERE IMPLEMENTATION OF A PARTICULAR DEVELOPMENTAL OR NATIONAL POLICY REQUIRES DEPARTURE FROM PRINCIPLE #4, THE COSTS IMPOSED SHOULD BE CLEARLY AND SPECIFICALLY IDENTIFIED AND ASSUMED BY GOVERNMENT.

PRINCIPLE #6

WHERE EFFECTIVE COMPETITION EXISTS, TRANSPORTATION RATES SHOULD BE ESTABLISHED THROUGH THE WORKING OF THE MARKET MECHANISM; WHERE SUCH CONDITIONS ARE ABSENT PRICES SHOULD BE REGULATED TO ASSURE THE PROTECTION OF TRANSPORT USERS WHICH MARKET COMPETITION OTHERWISE WOULD PROVIDE.

PRINCIPLE #7

WHERE COMPETITIVE SERVICES ARE AVAILABLE BUT PUBLIC ASSISTANCE IS DEEMED NECESSARY IN SUPPORT OF A NATIONAL SOCIAL OR ECONOMIC DEVELOPMENT PURPOSE, THE ASSISTANCE SHOULD NOT OPERATE SO AS TO DISTORT THE SELECTION OF THE MOST APPROPRIATE MODE.

PRINCIPLE #8

— SPECIAL MEASURES SHOULD BE ADOPTED TO ENSURE THAT ESSENTIAL TRANSPORTATION SERVICES ARE MAINTAINED.

PRINCIPLE #9

THE REGULATORY AGENCY SHOULD BE RESPONSIBLE WITHIN ITS STATUTORY JURISDICTION FOR OVERSEEING THE ADHERENCE TO THOSE NATIONAL POLICIES, STANDARDS OF SERVICE, RULES AND GUIDELINES ESTABLISHED BY GOVERNMENT UNDER WHICH THE VARIOUS CONSTITUENT PARTS OF THE TRANSPORTATION SYSTEM OPERATE.

PRINCIPLE #10

PROVIDE FOR PROPER CONSULTATION, AND PARTICIPATION IN MAJOR ASPECTS OF THE DEVELOPMENT AND ECONOMIC REGULATION PROCESS BETWEEN DIFFERENT LEVELS OF GOVERNMENT AND BETWEEN GOVERNMENT AND PUBLIC.

BASIC DIFFERENCES

PRESENT (NTA)	PROPOSED
• ECONOMIC SUPPORT	• INSTRUMENT OF NATIONAL POLICY
• ECONOMIC, EFFICIENT & ADEQUATE	• ACCESSIBLE, EQUITABLE & EFFICIENT
• PASSIVE GOVERNMENT ROLE	• ACTIVE GOVERNMENT LEADERSHIP ROLE
• MARKET ORIENTED	• MARKET & DEVELOPMENT ORIENTED
• CARRIER ORIENTED	• GOVERNMENT/SHIPPER/ USER/CARRIER/ ORIENTED
• FREIGHT ORIENTED	• PASSENGER/FREIGHT EQUAL RECOGNITION

APPENDICE «F»

POLITIQUE DU TRANSPORT

CHARPENTE DU TRANSPORT AU CANADA

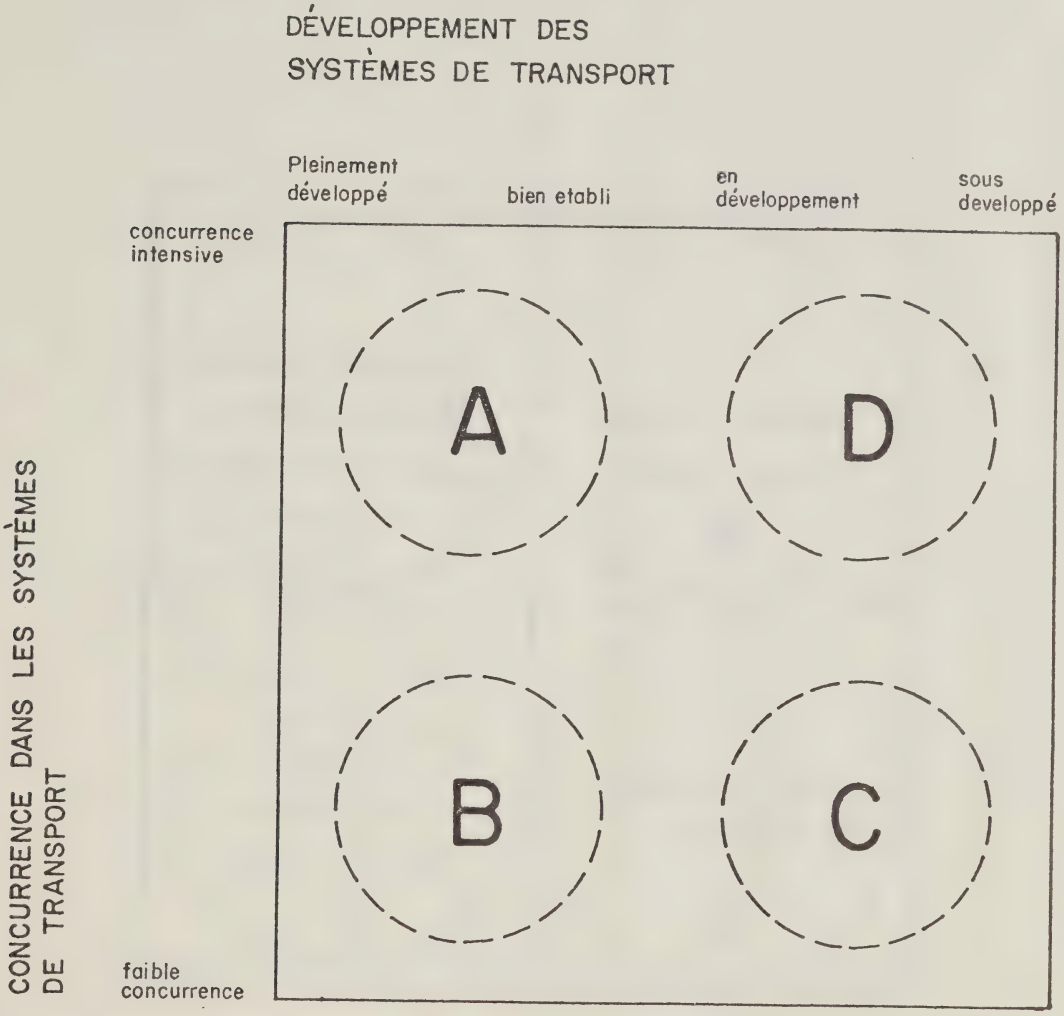
SECOND PLAN

GOUVERNEMENT

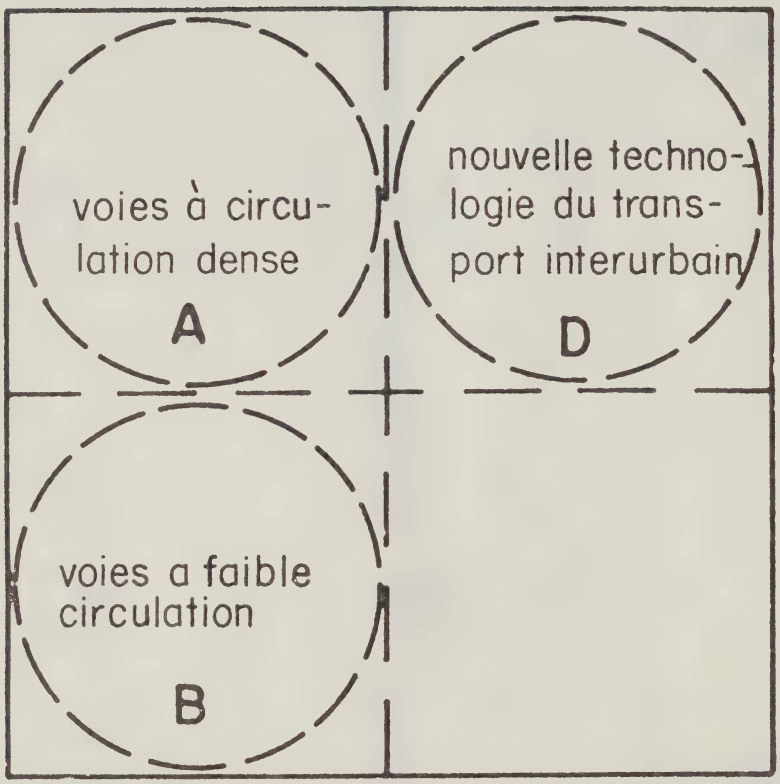
- MÉCONTENTEMENT À PROPOS DE CERTAINES PARTIES DU SYSTÈME DE TRANSPORT
- REJET DES SOLUTIONS PARTIELLES
- DÉSIR D'UNE CHARPENTE GÉNÉRALE
- L'ÉNONCÉ DU DISCOURS DU TRÔNE "INSTRUMENT DE POLITIQUE NATIONALE"

LE CONTEXTE
DU TRANSPORT
LES PRINCIPES
DE LA POLITIQUE
RECOMMANDATIONS

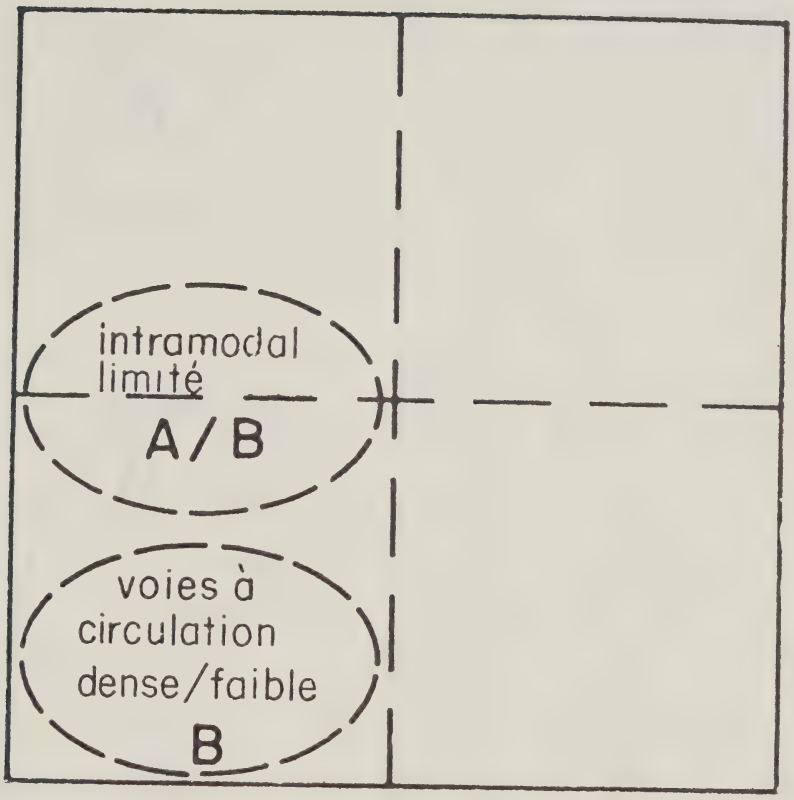
LE TRANSPORT EST UN ÉVENTAIL DE SERVICES.



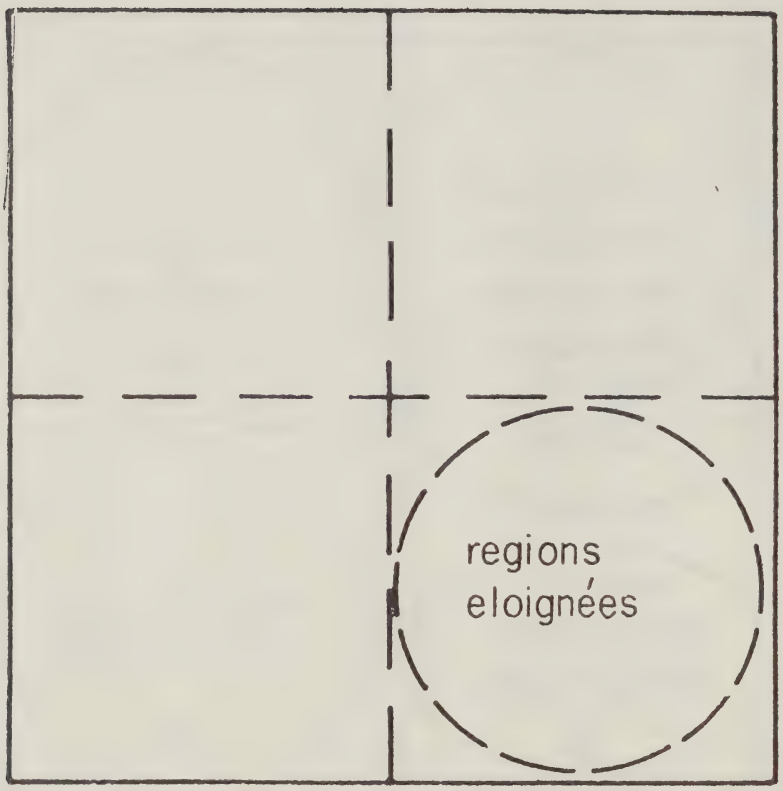
PIÈCE I : CONTEXTES ENTOURANT LES TRANSPORTS



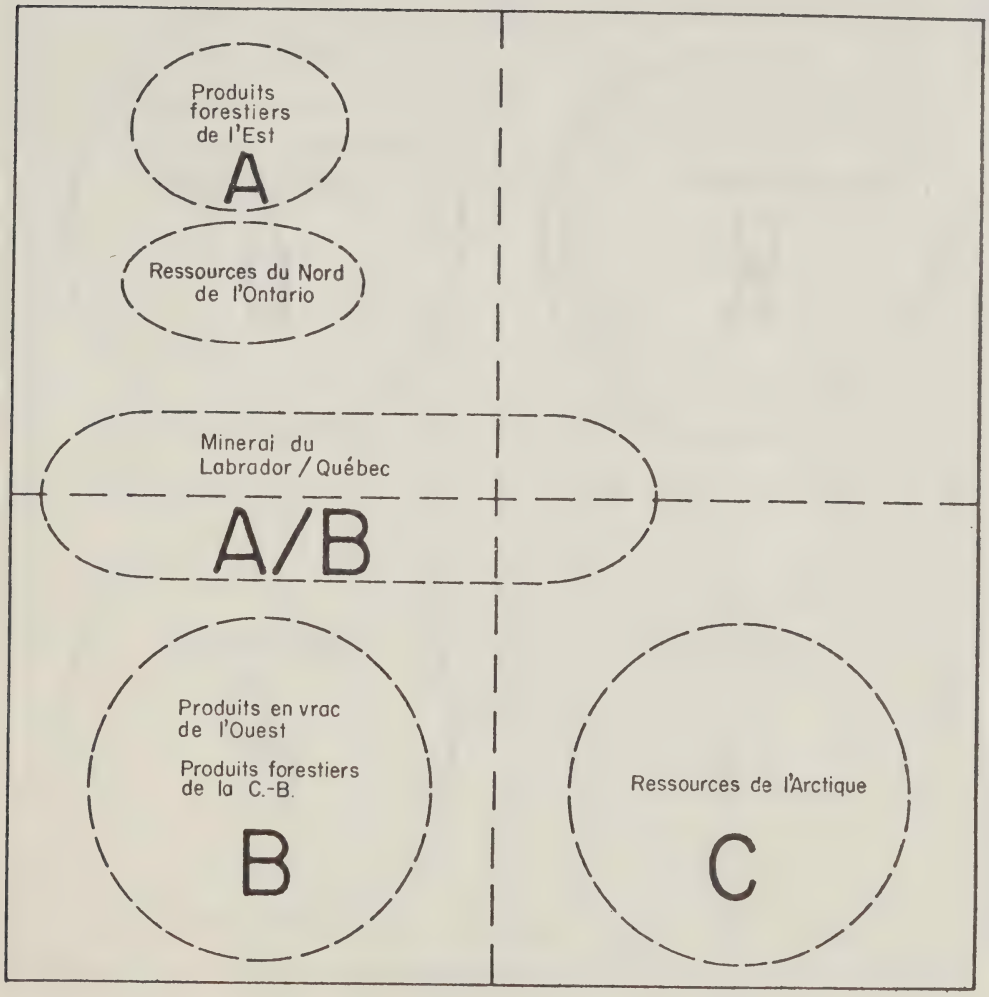
PIÈCE 2 : MARCHÉS POUR LE TRANSPORT DES PASSAGERS SUR DISTANCES



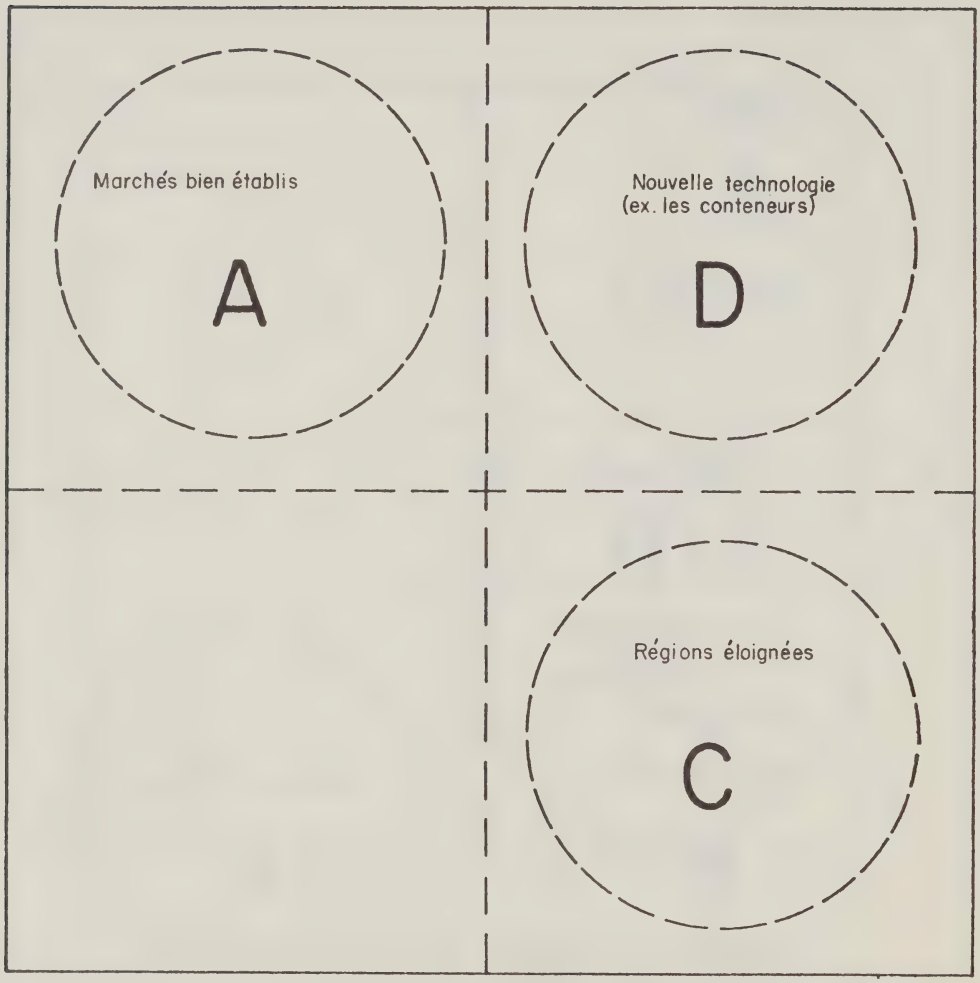
PIÈCE 3: MARCHES POUR LE TRANSPORT DES PASSAGERS SUR LONGUES DISTANCES



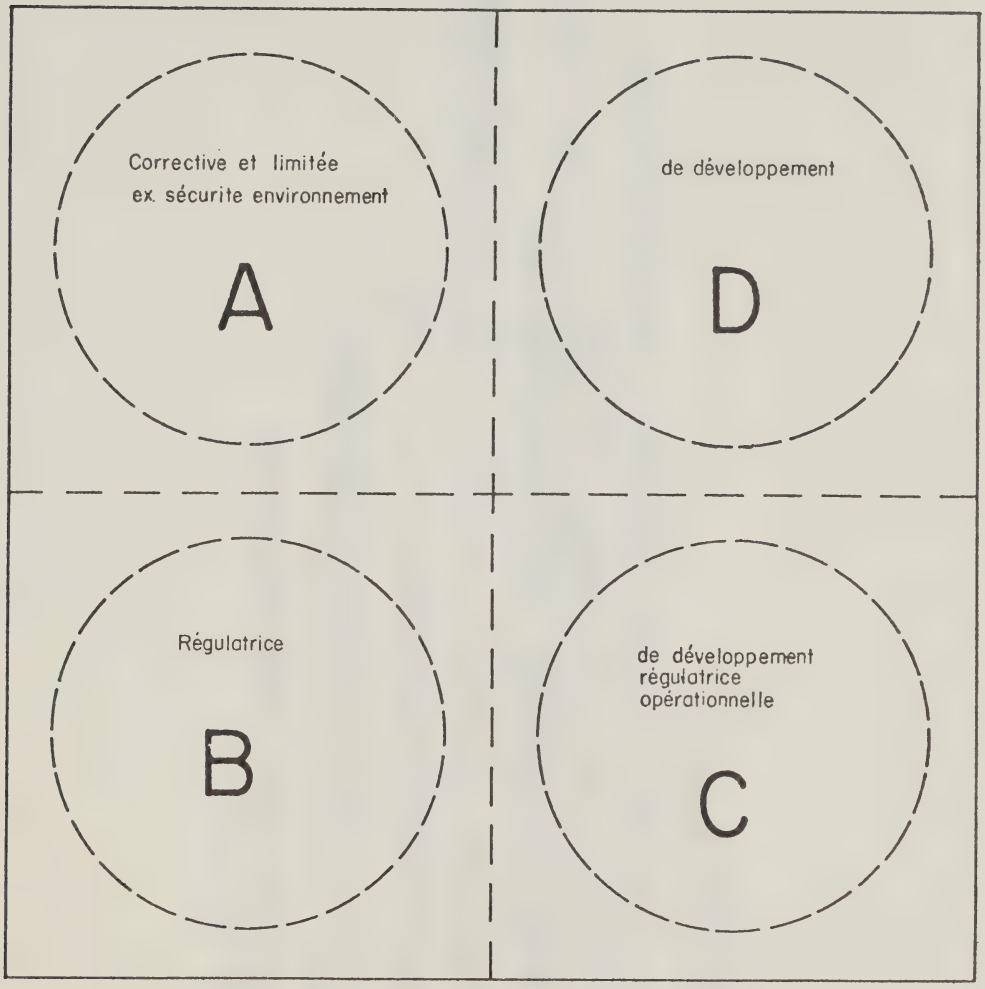
PIÈCE 4: MARCHÉS POUR LE TRANSPORT DES RÉGIONS ÉLOIGNEES



PIÈCE 5 : MARCHÉS DES MARCHANDISES EN VRAC



PIÈCE 6 : MARCHÉS DU FRET GÉNÉRAL



PIÈCE 7 : FORMES TYPES D'INITIATIVES GOUVERNEMENTALES

MARCHANDISES

- EN DÉPIT DES PROBLÈMES ET DES ABUS PARTICULIERS, LES NIVEAUX DE SERVICES EN GÉNÉRAL SONT RAISONNABLEMENT HAUTS ET ÉQUITABLES.
- LES CONTESTATIONS OUVRIÈRES SONT UN PROBLÈME MAJEUR.

MARCHANDISES (SUITE)

DURANT LES QUINZE PROCHAINES ANNÉES LES INVESTISSEMENTS REQUIS SERONT PLUS VASTES

- IL FAUT AUGMENTER LA CAPACITÉ DES CHEMINS DE FER
- LES ACCROISSEMENTS DE PRODUCTIVITÉ SERONT MOINDRES À L'AVENIR

SERVICE DE PASSAGERS

- LA CONCURRENCE INTERMODALE EST LIMITÉE AUX DISTANCES MOYENNES
- LA CONCURRENCE INTRAMODALE EST LIMITÉE OU INEXISTANTE

LE SERVICE DE PASSAGERS (SUITE)

- EN 1974 SUBSIDES D'ENVIRON $135 MILLIONS AUX CHEMINS DE FER POUR LES PASSAGERS, D'ENVIRON $300 MILLIONS EN 1980, ET LES PERTES TOTALES DÉPASSANT $400 MILLIONS.
- EN 1973-1974 SUBSIDES DE $66 MILLIONS AUX SERVICES DE TRAVERSIERS ET DE CABOTAGE.

LE SERVICE DE PASSAGERS (SUITE)

- SEUL LE MODE DES AUTOBUS PAYE TOUTES SES DÉPENSES ET NE REÇOIT PAS DE SUBSIDES; CEPENDANT LES USAGERS DES AUTOBUS ONT LES REVENUS LES PLUS BAS
- L'AUTO-SUFFISANCE EST À LA PORTÉE DES MODES AÉRIENS ET AUTOMOBILES.

TAUX MOYEN ANNUEL DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS INFRASTRUCTURE ET VÉHICULES ($ MILLIONS)

	1963-1973**	1976-1990***
CHEMINS DE FER	320	600-1,050
MARINE MARCHANDE	140	270-420
ROUTES*	650-700	870-930
AVIONS	230	480-570
TOTAUX	1,340-1,390	2,220-2970

* CAMIONS ET AUTOBUS INTERURBAINS ET GRANDES ROUTES SEULEMENT

** DOLLARS ACTUELS

*** DOLLARS 1975

6 DOMAINES MAJEURS DE PROBLÈMES DE TRANSPORT

- L'ACCÈS À LA CÔTE DE L'OUEST
- L'ACCÈS DU CENTRE DE L'EST
- NOUVEAU DÉVELOPPEMENT DE LA MANUTENTION DU GRAIN
- LES VOYAGES INTERURBAINS DE PASSAGERS
- LES TAUX DE FRET
- LES EXTENSIONS AU NORD

EXTENSIONS AU NORD:

CONTEXTE

— DÉVELOPPEMENT DU NORD VERS LES RESSOURCES ACCESSIBLES
— SEMBLABLES À L'OUVERTURE DE L'OUEST
— LES SERVICES DE TRANSPORT AU STAGE DE DÉVELOPPEMENT
— CONCURRENCE MINIME
— LE CHOIX ET L'EMPLACEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT SONT CRITIQUES

ACCÈS À LA CÔTE DE L'OUEST:

CONTEXTE

- CROISSANCE DES EXPORTATIONS
- JONCTIONS FERROVIAIRES CRITIQUES
- EMBOUTEILLAGE DU PORT DE VANCOUVER
- INTÉRÊTS DE LA CB ET DES PRAIRIES
- SERVICE MIS EN ŒUVRE MAIS TOUJOURS AU STADE D'UNE EXPANSION IMPORTANTE
- CONCURRENCE MINIMALE

ACCÈS DU CENTRE DE L'EST:

CONTEXTE

— ACCROISSEMENT DU DÉPLACEMENT DES MARCHANDISES
— LES PRAIRIES ET L'EST DE L'ONTARIO
— LE QUÉBEC ET L'OUEST DU LABRADOR
— CHOIX MODAL CRITIQUE ENTRE LE TRAIN BLOC ET LE TRANSPORT MARITIME
— LES TARIFS DE AVMSL NE REFLÈTENT PAS LES COÛTS
— L'EMBOUTEILLAGE POTENTIEL À WELLAND VERS LA FIN DE 1980's POURRAIT COÛTER $1 MILLIARD ET PLUS.

CONSTATATIONS

- ÉVENTAIL DES SERVICES
  — DIFFÉRENCES IMPORTANTES
- OPTIONS FONDAMENTALES DE POLITIQUES
  — STATU QUO
  — LEADERSHIP ACTIF
- FONCTION DE LA DIRECTION
  — VARIER ENTRE AIDE ET PARTICIPATION DIRECTE
- LES OPTIONS FONDAMENTALES D'OPÉRATIONS
  — TOUTES PRIVÉES
  — MIXTES
  — UTILITÉ
  — NATIONALISATION

LE CONTEXTE DU TRANSPORT
LES PRINCIPES DE LA POLITIQUE
RECOMMANDATIONS

IDÉES MAÎTRESSES

- QU'UN SYSTÈME DE TRANSPORT TOTAL POUR LE CANADA, ASSURANT LA COMMODITÉ D'ACCÈS ET L'ÉQUITÉ DE TRAITEMENT AUX USAGERS, EST UN INSTRUMENT ESSENTIEL DE SUPPORT POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS NATIONAUX, ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX.
- QUE C'EST LA RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT D'ORGANISER UN SYSTÈME TOTAL EFFICACE À CET EFFET.
- QUE LA RÉALISATION DE CET OBJECTIF REQUIERT L'INTÉGRATION DES SERVICES FOURNIS PAR L'EMPLOI DES MODES LES PLUS APPROPRIÉS À CHAQUE SERVICE SPÉCIFIQUE.

**ON SUGGÈRE QUE
CES ÉNONCÉS DE POLITIQUES SERONT MIS EN PRATIQUE AVEC LE PLUS DE SUCCÈS DANS LES CONDITIONS QUI SATISFERONT AUX PRINCIPES SUIVANTS:**

PRINCIPE #1

ON DEVRAIT, DANS LA MISE AU POINT ET LA PRESTATION DE SERVICES DE TRANSPORT, TENIR COMPTE DE TOUTES LES POSSIBILITÉS, QU'ELLES AIENT OU NON TRAIT AU TRANSPORT.

PRINCIPE #2

LA CONCURRENCE INTERMODALE OU INTRAMODALE DEVRAIT ÊTRE ENCOURAGÉE LORSQUE LES CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES ET TECHNIQUES LE PERMETTENT.

PRINCIPE #3

IL DEVRAIT EXISTER UNE COMBINAISON QUANT AUX TRANSPORTEURS PUBLICS ET PRIVÉS, LES ENTREPRISES DE TRANSPORT PRIVÉES ÉTANT CONTRÔLÉES PAR DES CANADIENS, ET DE MÊME QUANT AUX TRANSPORTEURS NATIONAUX ET RÉGIONAUX, MAIS ON DEVRAIT RECONNAÎTRE QUE, AU CAS OÙ IL SURGIRAIT DES CONFLITS ENTRE LES OBJECTIFS PUBLICS ET PRIVÉS, L'INTÉRÊT PUBLIC DOIT PRÉVALOIR ET LES INTÉRÊTS DE L'ENSEMBLE DU SERVICE NATIONAL DOIVENT PRIMER TOUS LES AUTRES.

PRINCIPE #4

ON DEVRAIT SE FIXER POUR OBJECTIF LA RENTABILITÉ COMMERCIALE, AMORTISSEMENT DES FRAIS COMPRIS, TANT EN CE QUI CONCERNE L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT QUE POUR LA FOURNITURE DES INSTALLATIONS ET LA PRESTATION DES SERVICES SERVANT DIRECTEMENT AU TRANSPORT.

PRINCIPE #5

ON DEVRAIT RECONNAÎTRE QUE LORSQU'UN IMPÉRATIF NATIONAL PARTICULIER OBLIGE À S'ÉCARTER DU PRINCIPE ÉNONCÉ EN #4, LES FRAIS QUI EN RÉSULTENT DEVRAIENT ÊTRE CLAIREMENT ET SPÉCIFIQUEMENT DÉTERMINÉS ET ASSUMÉS PAR LE GOUVERNEMENT.

PRINCIPE #6

LORSQU'IL EXISTE UNE CONCURRENCE EFFICACE, LES TARIFS DE TRANSPORT DEVRAIENT ÊTRE ÉTABLIS SELON LES MÉCANISMES DU MARCHÉ; LORSQU'IL N'EN EST PAS AINSI, LES PRIX DEVRAIENT ÊTRE FIXÉS PAR RÈGLEMENT POUR ASSURER LA PROTECTION DE L'USAGER DES TRANSPORTS, DE LA MÊME FAÇON QUE LES LOIS DE LA LIBRE CONCURRENCE Y AURAIENT AUTREMENT POURVU.

PRINCIPE #7

LORSQUE DES SERVICES CONCURRENTIELS SONT DISPONIBLES MAIS QU'ON JUGE NÉCESSAIRE DE LES AIDER PAR DES SUBVENTIONS PUBLIQUES AFIN D'ATTEINDRE DES OBJECTIFS NATIONAUX DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL OU ÉCONOMIQUE, CETTE AIDE NE DEVRAIT PAS ÊTRE FAITE D'UNE FAÇON QUI FAUSSE LE CHOIX DU MODE DE TRANSPORT LE PLUS APPROPRIÉ.

PRINCIPE #8

— DES MESURES SPÉCIALES DOIVENT ÊTRE ADOPTÉES POUR ASSURER LE MAINTIEN DES SERVICES DE TRANSPORT ESSENTIELS.

PRINCIPE #9

LES ORGANISMES INVESTIS D'UN POUVOIR DE RÉGLEMENTATION DEVRAIENT ÊTRE CHARGÉS DANS LE CADRE DE LEURS ATTRIBUTIONS STATUTAIRES DE VEILLER AU RESPECT DE CES POLITIQUES NATIONALES, NORMES DE SERVICE, RÈGLES ET DIRECTIVES ÉTABLIES PAR LE GOUVERNEMENT SOUS LA TUTELLE DE QUI LES DIVERS ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU SYSTÈME DE TRANSPORT FONCTIONNENT.

PRINCIPE #10

IL FAUDRAIT VEILLER À LA MISE EN OEUVRE DE CONSULTATIONS APPROPRIÉES ET À UNE COLLABORATION AUX ASPECTS LES PLUS IMPORTANTS DU DÉVELOPPEMENT AINSI QU'AU PROCESSUS DE RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE AVEC LES DIFFÉRENTS PALIERS DE GOUVERNEMENT AINSI QU'ENTRE LE GOUVERNEMENT ET LE PUBLIC.

DIFFÉRENCES FONDAMENTALES

ACTUELLES (LNT)	PROPOSÉES
• SUPPORT ÉCONOMIQUE	• INSTRUMENT DE POLITIQUE NATIONALE
• ÉCONOMIQUE EFFICACE ET ADÉQUAT	• ACCESSIBLE, ÉQUITABLE ET EFFICACE
• RÔLE PASSIF DU GOUVERNEMENT	• RÔLE ACTIF DE DIRECTION DU GOUVERNEMENT
• ORIENTÉ VERS LE MARCHÉ	• ORIENTÉ VERS LE MARCHÉ ET LE DÉVELOPPEMENT
• ORIENTÉ VERS LES COMPAGNIES DE TRANSPORT	• ORIENTÉ VERS LE GOUVERNEMENT/L'EXPÉDITEUR/ LES CLIENTS/LES COMPAGNIES DE TRANSPORT
• ORIENTÉ VÉRS LE FRET	• CONSIDÉRATION ÉGALE ENVERS LES PASSAGERS ET POUR LES MARCHANDISES

CA1 XC 27
-T52

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 24

Tuesday, July 8, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 24

Le mardi 8 juillet 1975

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation in Canada

CONCERNANT:

Documents ayant trait aux transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
AUG 1 0 1976
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Collenette
Douglas (*Bruce-Grey*)
Ellis
Fortin
Hnatyshyn
Huntington
Lessard
Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
Marshall
Mazankowski
McIsaac
Murta
Rodriguez
Roy (*Laval*)
Schellenberger
Turner (*London East*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 8, 1975
(25)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Ellis, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Marshall, Mazankowski, McRae, Murta, Roy (*Laval*) and Watson.

Other Members present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Fleming and Robinson.

Witness: From the Department of Transport: Mr. J. M. Davey, Senior Assistant Deputy Minister — Special Projects.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Davey made a statement pertaining to the National Transportation Act.

Mr. Davey answered questions.

At 10:24 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 8 JUILLET 1975
(25)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côté Saint-Paul*), Collonette, Douglas (*Bruce-Grey*), Ellis, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Marshall, Mazankowski, McRae, Murta, Roy (*Laval*) et Watson.

Autres députés présents: MM. Benjamin, Cadieu, Fleming et Robinson.

Témoin: Du ministère des Transports: M. J. M. Davey, premier sous-ministre adjoint (Projets spéciaux).

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur les transports au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule nº 21*).

M. Davey fait une déclaration sur la Loi nationale sur les transports.

M. Davey répond aux questions.

A 22 h 24, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Fernand Despatie
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, July 8, 1975

• 2009

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We will resume consideration of the documents relating to transportation in Canada.

I am sure you all know Mr. Davey, the Senior Assistant Deputy Minister. Perhaps Mr. Davey could give us some general ideas on which we might want to base recommendations or changes to the act. You might consider as well that each member of the Committee, after he has asked his questions—we would like to ask you this evening to give us one specific area that you would like to discuss after the summer recess. We will make note of it. Then we will have a subcommittee meeting and condense it into more specific areas and then report back to the Committee.

I would like you, at the end of your questioning, to say well, I would like to see STOL or urban transportation or whatever it is discussed in the fall. We will note it down here and try to zero in after the recess on specific areas that you would like to see changed in the transportation field.

So without any further ado, Mr. Davey, will you take over?

Mr. J. M. Davey (Senior Assistant Deputy Minister, Special Projects): Mr. Chairman, last week I believe we gave each member of the Committee a copy of the National Transportation Act. I will take a few minutes, no more than about five, to give you a very brief rundown on what is in the act and the areas covered.

By and large transportation legislation consists of four principal acts, the National Transportation Act, the Railway Act, the Aeronautics Act and the Transport Act, which really involves the regulation of water transportation and railway charges.

The National Transportation Act we handed out is due to revision of the statutes in 1970, and is quite a bit different from the act that was actually passed in 1967. The 1967 act was made up principally of amendments to the Railway Act. These amendments have now been incorporated in the revised Railway Act which took place with the revision of the statutes in 1970, and hence do not appear in the National Transportation Act.

On the other hand, the National Transportation Act made certain sections of the Railway Act apply to the Canadian Transport Commission, which was also given general power to enforce the Railway Act, the Aeronautics Act and the Transport Act. These sections were transferred from the Railway Act and now appear as Part IV of the National Transportation Act. So what happened was that the National Transportation Act involved a fair number of recommendations to the Railway Act, but owing to the revisions of the statutes in 1970 there has been a certain realignment or reallocation of the various sections of the Railway Act and the National Transportation Act.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 8 juillet 1975

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, je constate que nous avons quorum. Nous allons poursuivre l'examen des documents ayant rapport aux transports au Canada.

Je suis sûr que vous connaissez tous M. Davey, le sous-ministre adjoint principal, qui pourra peut-être nous fournir des idées générales sur lesquelles nous puissions baser nos recommandations en vue d'apporter des modifications à la loi. Vous pourriez en même temps retenir que chacun des membres du Comité, après avoir posé ses questions, nous aimerions vous demander ce soir de nous désigner un secteur spécifique à discuter après l'ajournement d'été. Nous en prendrons note et aurons ensuite une réunion du sous-comité afin de préciser notre pensée, puis nous ferons rapport au Comité.

J'aimerais que vous nous disiez, à la fin de l'interrogatoire, que vous aimeriez voir les ADAC ou le transport urbain ou tout autre sujet de discussion à l'automne. Nous allons le noter et nous essaierons, après l'ajournement, de viser le point que vous désirez modifier dans le domaine des transports.

Sans plus attendre, monsieur Davey, voulez-vous commencer?

M. J. M. Davey (premier sous-ministre adjoint pour les projets spéciaux): Monsieur le président, c'est la semaine dernière, je pense, que nous avons distribué à chaque membre du Comité un exemplaire de la Loi nationale sur les transports. Je vais vous donner en quelques minutes, pas plus de cinq minutes, un bref résumé de l'essentiel de la loi et des secteurs qui s'y trouvent englobés.

La législation concernant les transports comprend, dans son ensemble, quatre lois principales: la Loi nationale sur les transports, la Loi des chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique et la Loi des transports, qui comprennent les règlements sur le transport par eau et par chemin de fer.

La Loi nationale sur les transports dont nous avons distribué l'exemplaire est le résultat de la révision des statuts en 1970 et un peu différente de la loi adoptée en 1967. La loi de 1967 comprenait surtout des amendements à la Loi des chemins de fer. Ces amendements ont maintenant été incorporés à la loi révisée des chemins de fer de 1970 et ne se trouvent donc pas dans la Loi nationale sur les transports.

D'autre part, la Loi nationale sur les transports applique certains articles de la Loi sur les chemins de fer à la Commission canadienne des transports à laquelle il est également conféré le pouvoir d'appliquer la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur les transports. Ces articles ont été transférés de la Loi sur les chemins de fer et sont maintenant inclus à la Partie IV de la Loi nationale sur les transports. La Loi nationale sur les transports suppose donc un nombre assez intéressant de recommandations relatives à la Loi sur les chemins de fer mais, par suite de révisions des statuts en 1970, il y a eu un certain réalignement ou une certaine réallocation des divers articles de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports.

[*Texte*]

The National Transportation Act itself consists of an opening section of four parts. The opening section gives a statement of transportation policy and it also gives a general guide to the decisions of the Commission. It forms the definition of the public interest which in turn forms the basis of the main appeal section in Part I. The introductory section is one of the parts we will be amending. We would want to introduce there statements of transportation policy and principles such as those that are set out in the Minister's policy document or as amended by the Committee.

Part I deals with the constitution, the staff, the sittings, the hearings, the powers and the duties of the Commission. It also deals with appeals from the Commission decisions which are in Sections 23 and 25 and the organization of the Commission into committees in Section 24. This part declares the Commission to be a court of record and defines the Commission's duties and powers. One of the things we will want to do is to examine this question of the court of record and to see whether or not it would be possible to have the Transport Commission act in a fashion that allows it to be much more accessible to people and much more of an administrative body.

Section 22 contains a list of specific powers that are granted to the Commission and are extremely extensive. It is not just a question of advising the Minister, it is a question that they are required to advise the Minister. In other words, the main policy direction of transportation in Canada generally rests with the Commission. This is another area we want to modify and to see most of these powers tranferred over to the Minister.

Section 23 contains the general appeal section that was mentioned above, and Section 25 provides for an appeal to the Minister from decisions of the Commission with respect to licences to operate commercial air services, to engage in water transport, or to build an operate a commodity pipeline.

• 2015

Section 23 is the general appeal clause and provides for appeals to the Commission against rates, acts or omissions of carriers on the grounds that these are prejudicial to the public interest and this, again, is one of the areas that we would want to treat in terms of modifications to the act.

Part II deals with the regulation of commodity solids pipelines and combined pipelines, solids moving in hydrocarbon, such as sulphur and oil, including construction safety and rates. There have been no applications received under this Part, but we expect there may be one fairly soon that will be dealing with anhydrous ammonia. One of the members was asking last week about solids pipelines, I think it was Mr. Huntington.

Part III deals with federal regulations including safety and rates of extra-provincial, interprovincial and international motor vehicle transportation bus and truck. While this part of the act has been proclaimed, it is not in use at the present time.

[*Interprétation*]

La Loi nationale sur les transports proprement dite consiste en un article faisant préambule aux quatre parties, exposant la politique des transports et constituant un guide général pour orienter les décisions de la Commission. Ce préambule constitue la définition de l'intérêt public qui, à son tour, constitue la base de l'article principal de l'appel à la Partie I. C'est cet article d'introduction que nous voulons amender. Nous voudrions y incorporer des exposés de la politique sur les transports et des principes extraits de la politique du ministre ou de sa déclaration modifiée.

La première partie traite de la constitution, du personnel, des séances, des audiences, des pouvoirs et des devoirs de la Commission. Elle traite aussi des appels interjetés à la suite de décisions prises par la Commission, aux articles 23 et 25 et de l'organisation de la Commission en comités, à l'article 24. Cette partie stipule que la Commission est une cour d'archives et définit les devoirs et les pouvoirs de la Commission. Nous allons analyser cet aspect de la cour d'archives et chercher à savoir s'il serait possible que la Loi sur la Commission des transports ne pourrait être libellée de façon que le public puisse plus facilement y recourir et à constituer la Commission de manière à en faire un corps administratif mieux défini.

L'article 22 renferme l'énumération des pouvoirs particuliers qui sont conférés à la Commission et est d'une très grande portée. Il ne s'agit pas simplement de conseiller le ministre mais de jouer le rôle de conseil du ministre. Autrement dit, la politique de direction des transports au Canada repose, dans ses grandes lignes, entre les mains de la Commission. C'est un autre secteur que nous voulons modifier et nous voulons que la plupart de ces pouvoirs soient transmis au ministre.

L'article 23 renferme l'article général sur l'appel qui a été mentionné plus haut, et l'article 25 prévoit l'appel auprès du ministre des décisions de la Commission relativement aux permis d'exploitation de services aériens commerciaux, d'entreprise de transport par eau, ou de construction et d'exploitation d'un pipe-line pour le transport de marchandises.

L'article 23 est la clause générale concernant l'appel et prévoit des appels auprès de la Commission contre les tarifs, les actions ou omissions des transporteurs routiers préjudiciables à l'intérêt public et ceci, encore une fois, est un des secteurs que nous désirons régulariser par des modifications à la loi.

La partie II traite des règlements relatifs aux pipe-lines pour le transport de marchandises solides et les pipe-lines combinés, les solides des hydrocarbures, tels que le soufre et le pétrole, y compris la construction de dispositifs de sécurité et les tarifs. Il n'y a pas eu de demande de faite relativement à cette partie de la loi, mais nous prévoyons en recevoir une prochainement au sujet de l'ammoniaque anhydre. Un député s'est enquis des pipe-lines pour le transport des solides la semaine dernière; il me semble que c'est M. Huntington.

La partie III traite des règlements fédéraux, y compris les mesures de sécurité et les tarifs extraprovinciaux, interprovinciaux et internationaux s'appliquant au transport par autobus et camion. Alors que cette partie de la loi a été proclamée, elle n'est pas appliquée.

[*Text*]

Part IV deals with general jurisdiction and powers of the CTC in respect of railways. These sections were, as previously explained, once part of the Railway Act and were transferred to the National Transportation Act since the latter act made them apply to th Commission in a general way and not in respect of railways alone. This Part also contains provisions for general appeal to the Governor in Council from th Commission's orders. It provides for the Governor in Council either on appeal or of his own motion to vary or rescind Commission orders and decisions. It also provides a general power to examine witnesses under oath. So, basically, what we have in the act then is an introduction which is a statement of transportation policy and we would want to make some changes in that.

Part I spells out that the Commission is a court of record and we would want to see some changes to that to make the Commission more easily accessible to people.

Part I also contains the appeal clause which we will also want to examine. It also contains a statement of the powers of the Commission and it requires the Commission to advise the government on a considerable number of areas in transportation. It is extremely extensive and we would want to make modifications to that.

Part II deals with commodity pipelines, which will become increasingly important in the future.

Part III deals with the extra-provincial motor vehicle transportation bus and truck and this is being proclaimed, but it is not in practical use, and Part IV deals with the general jurisdiction and powers of the CTC in respect of railways.

So that, generally, Mr. Chairman, is a rundown of the act in the areas in which we are likely to want to make changes.

The Chairman: Thank you, Mr. Davey. You might like to introduce your officials to the Committee, please.

Mr. Davey: Yes, if I may, Mr. Chairman. I have with me Mr. Homer Neilly who is one of the experts on transportation legislation generally and he is available to the Commission; we have Miss Suzan Annis who is the Minister's Legislative Assistant, and we have Mr. David Stephens who is a member of the Transportation Task Force.

The Chairman: Thank you very much. Just for those members who came in a little bit late, we did mention at the beginning that after you have completed your questioning we would like one suggestion from you in the specific area that you would like to zero in on when we come back in the fall, which will give us some kind of direction when we come back.

The first on the list is Mr. Watson.

Mr. Watson: Last week Mr. Davey made an allusion to the influence of a number of general factors and influences upon the way in which transport policy was evolving in Canada and, I believe, among the matters which he referred to was the question of demography. I presume when you mentioned that you had in mind the government's decision of almost two years ago now to encourage the development of a number of smaller centers across

[*Interpretation*]

La partie IV traite de la juridiction générale et des pouvoirs de la CCT relativement aux chemins de fer. Ces articles, comme nous l'avons expliqué, faisaient précédemment partie de la Loi sur les chemins de fer et ont été transférés à la Loi nationale sur les transports, cette dernière loi en rendant l'application opérante à l'égard de la Commission de façon générale et non pas strictement quant aux chemins de fer. Cette partie renferme également des dispositions générales d'appel auprès du gouverneur en conseil contre des ordonnances de la Commission. Elle autorise le gouverneur en conseil, soit par suite d'un appel, ou de son propre chef, à modifier ou révoquer les ordonnances et décisions de la Commission. Elle confère également le pouvoir général d'examiner des témoins sous serment. Nous examinons donc ce qui, dans la loi, constitue essentiellement l'introduction d'une déclaration de politique sur les transports et à laquelle nous désirons apporter des changements.

La partie I précise que la Commission est une cour d'archives et nous voudrions y voir apporter certains changements, afin d'établir un contact plus étroit entre la Commission et le public.

La partie I renferme également la clause sur l'appel que nous avons aussi l'intention d'examiner. Elle renferme également un exposé des pouvoirs exercés par la Commission et exige que la Commission renseigne le gouvernement sur un très grand nombre de points concernant les transports. Ceci est d'une grande portée et nous voulons également y apporter certaines modifications.

La partie II traite des pipe-lines pour le transport des marchandises qui prendront une importance accrue au cours du temps.

La partie III traite du transport routier extraprovincial par autobus et camions et ceci est promulgué mais n'est pas d'usage pratique et la partie IV traite de juridiction générale et des pouvoirs de la CTC relativement aux chemins de fer.

Cela, monsieur le président, résume la loi grosso modo dans ses aspects où nous voudrons plus probablement apporter des modifications.

Le président: Merci, monsieur Davey. Voulez-vous présenter vos hauts fonctionnaires au Comité?

M. Davey: Oui, si vous le permettez, monsieur le président. M. Homer Neilly est un des experts en législation des transports et il est à la disposition de la Commission. Nous sommes aussi accompagnés de M^lle^ Suzan Annis, assistante du ministre en matière législative et M. David Stephens, membre du groupe de travail des transports.

Le président: Merci beaucoup. A l'intention des députés qui arrivent un peu en retard, nous avons mentionné au début que nous aimerions, après l'interrogatoire, que vous nous suggériez quelques secteurs particuliers que vous aimeriez que nous examinions lorsque nous nous réunirons à l'automne et qui aiderait à nous orienter dans nos travaux.

M. Watson est le premier sur la liste.

M. Watson: La semaine dernière, M. Davey a fait allusion à l'influence de certains facteurs et éléments généraux sur l'évolution de la politique des transports au Canada et singularisait, me semble-t-il, l'aspect démographique de la question. Je présume que, lorsque vous l'avez mentionné, vous pensiez à une décision prise par le gouvernement il y a près de deux ans en vue de stimuler le développement de certains petits centres au Canada, aux dépens des trois

[*Texte*]

Canada at the expense of the three major metropolitan areas, Montreal, Toronto and Vancouver. Assuming this was in the back of your mind when you made these references, can you indicate now what input there has been in the workings of your committee so far from ministries like DREE, Urban Affairs and Immigration and what input you expect to have if your committee is going to be an ongoing Committee of the Ministry of Transport?

• 2020

Mr. Davey: Mr. Watson, there was a considerable amount of discussion with all of the departments that you mentioned and others, including Industry, Trade and Commerce, DREE and Energy, Mines and Resources. We had a steering committee composed of, I think, about 10 or 15 departments with whom we worked fairly closely throughout the development of the policy and which we consulted initially, and then we tested out ideas. We also worked with each of the provinces. What we were asking each of the provinces was how do you see your future economic growth and development, not only in economic terms but in social terms, and how do you see transportation playing a role in terms of assisting that. So, there was this input all the way through. We would expect that this would continue in the future. Since the policy was announced we have met with all of the provinces as a whole at the ministerial level. We met with the Ministers before the policy was announced, but we met with all of the officials since the policy was announced on two separate occasions, and we are now meeting continuously with departments in terms of a follow-up.

I think the main answer to your question is that any demographic changes are going to be related to jobs. In other words, people are going to move across the country, if it is away from the major centres, in terms of where jobs are. That is why we were stressing, in the big options that we have, the East coast access, the West coast and the Northern development, where are the opportunities in the future, where are the resources, where is the energy, where is the possibility for industry and what you have to do to put in a transportation system that will allow this economic potential to development itself and to create the jobs. Equally a part of any kind of demographic objectives of spreading people across the country is a very good transportation system. In other words, the more you want to decentralize population the more you have to be prepared to have a transportation system that is geared to allow people to sort of move around the country.

So, these are all factors, and we did come South and will be continuing to do so in future developments.

Mr. Watson: Would you have had members of each of the these ministries on your committee within Transport, or did you simply once or twice, or three times, let us say, during your Committee considerations make reference to them?

Mr. Davey: No, it worked in a somewhat different way Mr. Watson. We broke the work of the transportation task force into a large number of projects. For example, on the passenger side we had members of the CTC and we had members of Urban Affairs who were actually participants. We used, for example, some of Urban Affairs' models in

[*Interprétation*]

grandes régions de Montréal, Toronto et Vancouver. En supposant que vous aviez cette arrière-pensée, lorsque vous y avez fait allusion, pourriez-vous maintenant indiquer ce qu'a accompli votre comité jusqu'à présent à l'égard de ministères comme le MEER, les Affaires urbaines et l'Immigration, et ce que vous avez espérez accomplir si votre comité devient un prolongement du Comité du ministère des Transports?

M. Davey: Monsieur Watson, nous avons eu de fréquents entretiens avec les autorités de tous les ministères que vous avez mentionnés et d'autres, y compris celui de l'Industrie et du Commerce, MEER et de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Nous avons travaillé avec un comité directeur composé de représentants de 10 à 15 ministères et collaboré étroitement à l'élaboration de la politique et que nous avons consulté avant de mettre nos idées à l'essai. Nous avons aussi collaboré avec chacune des provinces. Ce que nous demandons à chaque province, c'est sa façon d'envisager l'expansion économique et le développement futur, non seulement du point de vue économique mais aussi du point de vue social et de quelle façon les transports doivent y jouer un rôle. Il y a donc eu cette participation constante et productive qui, nous l'espérons, continuera dans l'avenir. Depuis que la politique a été annoncée, nous avons communiqué au niveau ministériel avec toutes les provinces. Nous nous sommes entretenus avec les ministres avant de proclamer la politique et avec tous les hauts fonctionnaires depuis que la politique a été proclamée en deux différentes occasions, et nous continuons nos rencontres avec les autorités des ministères afin de donner suite à nos entretiens.

Je pense que la principale réponse à votre question, c'est que tout changement démographique aura rapport à l'emploi. C'est-à-dire que les gens devront se déplacer à travers le pays et s'éloigner des grands centres vers les régions où il y a du travail. C'est pourquoi, parmi les options, nous appuyons sur l'accessibilité du littoral de l'est, de l'ouest et le développement dans le nord qui offre des chances d'avenir où se trouvent les ressources, l'énergie, la possibilité d'aménager des installations industrielles, et les moyens d'installer un système de transport permettant au potentiel économique d'évoluer et de créer de l'emploi. Tout objectif démographique cherchant comme résultat de répartir la population suppose un excellent système de transport. C'est-à-dire que plus vous cherchez à décentraliser, plus vous devez être préparé à l'établissement d'un système de transport propre à permettre à la population de se déplacer.

Ce sont tous des facteurs constitutifs et nous nous sommes acheminés vers le sud et continuerons de le faire dans des projets futurs de développement.

M. Watson: Est-ce que des membres de ces ministères ont fait partie de votre comité des transports, ou est-ce que vous les recrutez simplement une, deux ou trois fois au cours des travaux du comité?

M. Davey: Non, le système est un tant soit peu différent, monsieur Watson. Nous avons réparti notre tâche du groupe de travail des transports, entre divers projets. Par exemple, du côté voyageur, nos avons eu des membres de la CCT et des affaires urbaines ou qui ont vraiment participé. Nous nous sommes servis, par exemple de certains modèles

[*Text*]

terms of developing data and similarly with DREE, we used a lot of their people.

Mr. Watson: All right. I realize your considerations up to now have been general in nature and that you have not been zeroing in on specific items, for example, in the tie-in between rail and road transport in solving specific transport problems. Did you have a look at the main corridor? I just want to . . .

Mr. Davey: Yes, we did. Certainly in the freight the main corridor was looked at, and what we have come with . . .

Mr. Watson: But what about as far as road? I am interested in a road corridor.

Mr. Davey: Yes. I think you will find in the freight report there is an examination of the road capacity situation both in terms of where there are problems now and where we expect problems, let us say, by 1996.

Mr. Watson: And the savings involved in the creation of a superhighway across Maine.

• 2025

Mr. Davey: Not that specific aspect. What we did in the report is we used the results of a federal/provincial committee that examined highway capacity across the country and I would have to check to see the degree to which it took account of this particular point that you are making.

Mr. Watson: A final question, Mr. Chairman. One matter that we have heard frequently during your presentation is the need for a change in the powers of the CTC and the relationship of the CTC to the Ministry and the need for the Ministry to have more control over policy-making than at the moment rests in the hands of the CTC. While all of this may be necessary, one of the things— and I am sure that other members of Parliament have had this experience if they have had anything to do with the CTC—one of the things which from a member of Parliament's point of view is advantageous with the CTC is that it is one of the few government bodies which requires by its own regulations that MPs not only be advised of what is going on, but they have the ability to submit, for example, applications for hearings themselves to appear before the Committee and to initiate a hearing and I do not think that is possible. I may be mistaken in this regard, but I do not think that is possible with any other government organization. That being the case, I would, as a member of Parliament, be very disturbed if these powers that we have acquired or appear to have acquired with the creation of the CTC under the terms of reference that were accorded it under the Transportation Act we passed in 1967 were to be diminished in some way. I must warn you that we are going to be watching very carefully any attempt to transfer from members of Parliament on all sides of the House to the Ministry this power or this right that we have acquired in the last few years.

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Watson, I presume you are referring to matters of a regulatorynature.

Mr. Watson: Yes. For example, if we want to restore a passenger train service to a line, a member of Parliament can put a request in. As a matter of fact, the CTC has shown some initiative in the last two years in this regard: it has been ahead of the government and I am concerned, in the light especially of a lack of government action—

[*Interpretation*]

des affaires urbaines de données de développement et, de même, pour MEER, et nous avons employé beaucoup de ces personnes.

M. Watson: Très bien. Je comprends que votre étude est encore de nature générale et que vous n'avez pas encore considéré aucun article soit le rapport entre rail et route pour résoudre les difficultés du transport. Est-ce que vous avez examiné le principal corridor? Je désire simplement . . .

M. Davey: Oui. Nous avons certainement examiné le principal corridor du transport marchandise et nous avons . . .

M. Watson: Et le transport routier? Ce qui m'intéresse, c'est le corridor du transport routier.

M. Davey: Oui. Je pense que vous trouverez dans le rapport sur le transport marchandises que la capacité routière a été étudiée tant du point de vue difficulté existante que de celle que nous prévoyons vers, disons, 1996.

M. Watson: Et l'épargne que représenterait la création d'une grande route traversant le Maine.

M. Davey: Non, pas cet aspect. Dans le rapport, nous avons utilisé les conclusions tirées par un comité fédéral-provincial qui avait étudié la capacité de circulation des autoroutes dans tout le pays; je devrais donc vérifier afin de voir à quel point nous avons tenu compte de la question que vous soulevez.

M. Watson: Une dernière question, monsieur le président. Un des sujets que vous avez fréquemment abordé au cours de votre exposé, c'est la nécessité de modifier les pouvoirs de la CCT et la relation de cet organisme au ministère ainsi que l'importance pour le ministère d'avoir plus de contrôles sur les prises de décision que c'est le cas à l'heure actuelle puisque ce pouvoir est entre les mains de la CCT. Bien que ce soit peut-être le cas, une des choses . . . je suis convaincu que d'autres députés ont eu cette expérience s'ils ont affaire à la CCT . . . donc une des choses qui serait à l'avantage de la CCT du point de vue d'un député, c'est que c'est organisme est un des quelques rares organismes gouvernementaux qui prévoit dans son propre règlement que non seulement l'on fasse connaître aux députés ce qui se passe, mais que ces derniers aient la possibilité de présenter par exemple des demandes d'audition pour comparaître eux-mêmes devant le Comité ou faire tenir une audience, ce qui n'est pas possible ailleurs. J'ai peut-être tort, mais je ne crois pas que cela soit possible dans d'autres organismes gouvernementaux. Ceci étant, à titre de député je serais très fâché si ces pouvoirs que nous avons acquis ou que nous semblons avoir acquis lors de la création de la CCT au terme du mandat de cette dernière en vertu de la Loi sur les transports adoptée en 1967 diminuait de quelques façons. Je dois vous prévenir que nous allons surveiller de très près tout essai de transférer ce pouvoir ou ce droit des députés de tous les partis au ministère.

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Watson, je présume que vous voulez dire des questions concernant le règlement.

M. Watson: Oui. Par exemple, si l'on veut remettre un service de chemin de fer pour passagers sur un circuit, le député peut en faire la demande. A vrai dire, la CCT a pris certaines initiatives dans ce domaine au cours des deux dernières années; elle a damé le pion au gouvernement et je m'inquiète du manque de mesures gouvernementales . . .

[*Texte*]

announced action, anyway—in the last few weeks in the area of urban transit and passenger traffic, that we should be taking away from the CTC any possible initiative or capacity for initiative.

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Watson, nothing I have said was in any way intended to be a detraction from the CTC; in fact, I think far from it. The CTC have worked extremely effectively in the Task Force. They have been integral to it and many of the reports that you see are based on the work that they have done.

I think the Minister, in his statement in the House, made it very clear that what the government wished was a strong regulatory body, perhaps even stronger than it is now, because the CTC is restricted in the number of things that it can do. What the Minister has indicated in the transfer powers relates really to the policy generation function. If you take a look at the section of the Act that I referred to, which is Section 22, and examine the powers that are granted to the CTC it is really responsible for the generation of transportation policy in Canada. It is a very difficult function for anybody to be both the creator of policy and then the regulatory body of the thing and then the regulatory body at the same time, so nothing that we are saying is a detraction from the CTC; very much far from it, what we are seeking is an orderly transfer of certain responsibilities with enhanced responsibilities for the CTC in the regulatory function.

Mr. Watson: But you are taking away, or you would take away their initiative-taking ability that now exists, for example, as far as restoration of passenger traffic on a rail line that had a passenger train a few years ago but does not have anymore.

Mr. Davey: I would have to examine the situation that you are talking about to see whether this is part of the CTC's regulatory function. As I say, far from reducing the CTC's regulatory functions, one would want to sort of . . .

Mr. Watson: They exercised it in the Barrie decision and . . .

Mr. Davey: Yes.

Mr. Watson: . . . my question is, are you wanting to take it away?

• 2030

Mr. Davey: No. I do not think it is a case of taking away the power of the CTC. Someone will have to have the decision-making power as to whether something will be abandoned or put back into service, and that is normally the regulatory body; the regulatory body is responsible for that. But I think we would probably want to go further. One of the things we are trying to do in the policy is to establish levels of service across Canada and ensure that they are adhered to.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you have any specific area you would like . . .

[*Interprétation*]

de mesures connues . . . au cours des quelques dernières semaines dans le domaine du transport urbain et du transport des passagers qu'il soit question de retirer à la CCT toute initiative possible ou possibilité d'initiative.

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Watson, je n'ai pas voulu minimiser la CCT; au contraire. La CCT a travaillé de façon extrêmement efficace dans le cadre du groupe de travail. Ils s'y sont donnés à fond et nombre de rapports que vous voyez se fondent sur le travail qu'ils ont effectué.

Je crois que dans ses déclarations en chambre, le ministre a indiqué très clairement que le gouvernement désire un organisme fort peut-être encore plus fort qu'à l'heure actuelle car la CCT joue un rôle restreint à l'heure actuelle. Lorsque le ministre a parlé de transfert de pouvoirs il parlait en réalité de la création de politiques. Si vous examinez l'article de la loi que j'ai mentionné, c'est-à-dire l'article 22, et regardez les pouvoirs qui sont accordés à la CCT, cette dernière est en réalité responsable de la création d'une politique des transports au Canada. C'est un rôle extrêmement difficile pour tout organisme de créer des politiques et d'être en même temps le surveillant de son application, rien de ce que nous avons dit tentait de minimiser la CCT; au contraire, ce que nous cherchons à faire c'est un transfert de certaines responsabilités tout en augmentant les responsabilités de la Commission dans son rôle de réglementation.

M. Watson: Mais vous leur enlevez ou vous cherchez à leur enlever toute initiative par exemple pour ce qui est de remettre en place un service passagers sur les trains dans le cas où ce service aurait été discontinué.

M. Davey: Il me faudrait examiner la situation dont vous parlez pour voir si cela entre dans le cadre du rôle de la réglementation de la CCT. Mais comme je l'ai déjà dit, au lieu de réduire le rôle de la CCT nous aimerions en quelque sorte . . .

M. Watson: La Commission l'a exercé dans la décision Barrie . . .

M. Davey: Oui.

M. Watson: . . . ma question est celle-ci, voulez-vous la leur enlever?

M. Davey: Non. Je ne crois pas qu'il s'agisse de retirer un certain pouvoir à la Commission canadienne des transports. Il faut que quelqu'un ait le pouvoir de prendre la décision lorsqu'il s'agit de discontinuer ou de réinstaurer un certain service; d'habitude cette tâche revient à un organisme de réglementation. Mais j'estime que nous voudrons peut-être aller plus loin. En matière de politique, nous cherchons à atteindre certains niveaux de service à travers le Canada et à les maintenir.

Le président: Merci, monsieur Watson.

M. Watson: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il certaines questions que vous aimeriez . . .

[*Text*]

Mr. Watson: Yes, urban transit.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of short questions for the Senior Assistant Deputy Minister. Rather than coming forward with a brand new act in toto, the suggestion is, as I gather from your remarks tonight, to amend the existing National Transportation Act and to accomplish whatever ends the government determines to be proper and appropriate by that method. Is that correct?

Mr. Davey: Yes.

Mr. Hnatyshyn: I was wondering, in connection with the task force study that has taken place, whether or not such important figures in our transportation area, legislatively speaking, as Mr. Pickersgill and Mr. Benson were consulted by the task force with respect to this whole process. Let us start with Mr. Pickersgill. Was he specifically interviewed with respect to his point of view? Since he has been the author of the existing act and has taken a very prominent part as the Chairman of the CTC, I was wondering whether or not the task force has had the benefit of his experience in the drafting of the original bill and in the administration of that so-called regulatory body.

Mr. Davey: I am in a difficult position, Mr. Chairman. I am aware of Mr. Pickersgill's opinions but they were given on a sort of private basis and I do not know whether it would be fair for me to comment on them. They were certainly not negative. Perhaps I should just restrict myself to that.

Mr. Hnatyshyn: He has within the past few months made some public statements—they have been reported in the press—with respect to his interpretation of transportation policy as it is now constituted. I am wondering whether or not Mr. Pickersgill would be prepared to come before this Committee, for example, to let us have the benefit of his point of view. I am not sure that the witness . . .

Mr. Benjamin: Who? Mr. Pickersgill?

Mr. Hnatyshyn: Yes.

Mr. Benjamin: He does not have one.

An hon. Member: He can certainly tell you how to create a job.

Mr. Davey: I think that would be up to the Committee. I think the views that Mr. Pickersgill has expressed have been very largely in the area of rail passenger service. I think that is where he has had the obvious views.

Mr. Hnatyshyn: The publicity has been attached to that particular area, I know.

Then, to move on to Mr. Benson, what has been the extent of his involvement in the creation of this new policy?

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Hnatyshyn, as I mentioned earlier, the CTC have been extensively involved in the work of the task force. We have had perhaps 30 or 40 members of the CTC research staff working with us throughout this and at all times the Commission has been kept aware of the direction in which we have been proceeding, in terms of the sort of policy direction. We also have had the benefit of Mr. John Baldwin, who was very much involved in the drafting of the original National Transportation Act. And we went back and talked to people who were involved in the McPherson Commission about their views on the National Transportation Act. So that there has been a considerable amount of discussion.

[*Interpretation*]

M. Watson: Oui, les transports urbains.

Le président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Merci, monsieur le président. J'ai quelques brèves questions que j'aimerais adresser au sous-ministre adjoint. Si je comprends bien, vous proposez, qu'au lieu de préparer une loi entièrement nouvelle, nous amendions l'actuelle Loi nationale sur les transports et ce faisant, nous atteindrions les buts que le gouvernement croit utiles. Est-ce que je me trompe?

M. Davey: Non.

M. Hnatyshyn: Au sujet de l'étude qu'effectue présentement un groupe de travail, je me demandais si juridiquement parlant on avait consulté des gens comme M. Pickersgill ou M. Benson qui sont des personnalités importantes du secteur du transport. Tout d'abord M. Pickersgill. A-t-on eu avec lui une entrevue au sujet de ses opinions? Étant donné qu'il est l'auteur de la loi actuelle et qu'il a eu un rôle de premier plan en tant que président de la CCT, je me demandais si le groupe de travail avait pu profiter de l'expérience qu'il a acquise au cours de la rédaction du premier bill et de l'administration de ce qui est cet organisme de réglementation.

M. Davey: Monsieur le président, je suis en délicate position. Je connais les opinions de M. Pickersgill mais je les ai reçues officieusement et je ne sais pas s'il serait bon que je me prononce sur elles. Je puis dire en tout cas qu'elles n'étaient pas négatives. Je n'ajouterai rien de plus.

M. Hnatyshyn: M. Pickersgill a fait des déclarations en public au cours des derniers mois—déclarations que l'on a pu lire dans les journaux—et elles étaient en rapport avec l'interprétation qu'il donne à l'actuelle politique des transports. Je me demande si M. Pickersgill serait prêt à comparaître ici devant le Comité afin que nous puissions bénéficier de ses opinions. Je suis sûr que le témoin . . .

M. Benjamin: Qui? M. Pickersgill?

M. Hnatyshyn: Oui.

M. Benjamin: Il n'a pas d'opinion.

Une voix: Il pourrait certainement vous dire comment créer un poste.

M. Davey: Je crois qu'il appartient aux membres du Comité d'en décider. Les opinions exprimées par M. Pickersgill ont trait surtout au service voyageur. C'est à cet égard qu'il a des opinions très fermes.

M. Hnatyshyn: La publicité qu'on a faite avait trait à ce secteur en particulier, je sais.

Quant à M. Benson, quelle est sa participation dans cette nouvelle entreprise ou cette nouvelle politique?

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Hnatyshyn, comme je l'ai dit plus tôt, la CCT a eu un rôle important dans le travail du groupe de travail. Entre 30 et 40 employés du service de recherche de la CCT travaillent avec nous et la Commission est constamment tenue au courant de l'évolution des travaux pour ce qui est de l'orientation de la politique. Également, M. John Baldwin qui a participé à la rédaction de la première Loi nationale sur les transports a collaboré à l'entreprise. Nous avons consulté des gens qui avaient travaillé dans le cadre de la Commission McPherson et ils nous ont donné leurs opinions sur la Loi nationale des transports. Il y a donc eu beaucoup de discussions.

[*Texte*]

Mr. Hnatyshyn: I do not want to take up too much time of the Committee. It seems to me that you are asking for suggestions about areas of concern and there are so many that it is pretty difficult to pin them down to one. I suppose it is because I am from Western Canada that there are certain areas I think should be looked at and I am very much interested in. I could sort of group them under the one heading of things that concern Western Canada, such things as freight rates and costing information. I think this Committee should look at that whole area of involvement as far as railways and other modes of transportation are concerned. Since we are talking about rail, I think we should talk about the abandonment problem we are experiencing in Western Canada, and the whole area of grain movement to the extent of the rail involvement there; the box car supply; and the upgrading of port facilities. He should discuss the objective that we all have of trying to ensure that the port facilities and the working conditions in those port facilities are such as to minimize any work disruptions and thereby preclude the possibility, as much as possible, of work stoppages and so on, so that we can have uninterrupted grain movements throughout these ports.

I think they are all, in their own right, very important areas and if we are going to get involved in these things in the fall, I hope the Steering Committee will give serious consideration to this area of topic which I have alluded to this evening.

Mr. Davey: Mr. Chairman, if I may?

• 2035

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: It is proposed that, on Thursday, Mr. Burgess of the Ministry, who is the Liaison Officer with the Hall Commission, the navy commission, who is very knowledgeable on the question of branch lines in Western Canada and the grain trade, will make an initial presentation to you to bring you up to date. After that, if you indicate the further areas you would like to explore, we will be happy to go into them.

The following week, we will have the Marine Administrator of the Ministry of Transport, Mr. Roy Illing, who will talk about the ports policy, and could give you a general overview. If you want to indicate specific areas of interest within that, we will be very happy to follow those up too. So, some of this will be covered within the next couple of weeks.

I have trouble when we talk about freight rates as to the precise kind of areas that you are talking about here. We have been into this in a fair amount of detail. I hope that, perhaps by the fall, it might be possible to introduce a number of documents which we have worked on over the last couple of years on freight rates.

Mr. Hnatyshyn: Well, it seems to be a series of very, very broad areas, as you suggest, but there are many problems that have been raised, and they are not new to you, I am sure. The whole question of coming to terms with the problems of establishing valid costs data would be quite a job for this Committee. It would be doing quite a job if it could really investigate that whole area so that we could make recommendations about subsequent legislation which would have an effect, for example, on the granting of frieght rate increases.

[*Interprétation*]

M. Hnatyshyn: Je ne veux pas monopoliser le temps des membres du Comité. Il me semble que vous demandez des idées nouvelles sur des éléments qui sont si nombreux qu'il est difficile de les cerner. Je suppose que c'est parce que je viens de l'ouest du Canada mais j'ai une opinion très ferme quant à certains éléments qui devraient être examinés et qui m'intéressent au plus haut point. Je pourrais les regrouper sous un même chapeau, résumant ainsi les préoccupations de l'ouest du Canada et il s'agirait des tarifs du transport des marchandises et de renseignements sur les coûts. Je crois que les membres du Comité devraient se pencher sur tout le secteur touchant de près ou de loin le transport ferroviaire et les autres modes de transport. Puisque nous parlons du transport ferroviaire, j'estime que nous devrions parler du problème de la discontinuation qui touche l'Ouest et également du transport des céréales par rapport au transport ferroviaire. Nous devrions parler également de la disponibilité des wagons couverts et de l'amélioration des aménagements portuaires. Nous devrions parler de l'objectif visant à rendre les installations portuaires et les conditions de travail dans les ports telles que les arrêts de travail deviendraient moins probables et que le transport des céréales n'y serait pas interrompu.

J'estime que chacun de ces problèmes est très important et si ces questions doivent être à l'ordre du jour à l'automne, j'espère que le Comité de direction leur accordera l'importance qui leur revient.

M. Davey: Monsieur le président, si vous me le permettez?

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: On a proposé que jeudi M. Burgess du ministère fasse une présentation préliminaire pour mettre les députés au courant car il est agent de liaison avec la Commission Hall qui s'occupe du secteur maritime. Il connaît très bien le problème des lignes secondaires dans l'Ouest du Canada et du transport des céréales. Par la suite, si vous voulez nous faire part des éléments que vous aimeriez approfondir, nous nous ferons un plaisir de le faire avec vous.

La semaine suivante, l'administrateur du Transport maritime du Canada, M. Roy Illing, viendra parler de la politique sur les ports et il pourra vous brosser un tableau général de la situation. Si, à l'intérieur de ce sujet général, il est des éléments que vous aimeriez approfondir, nous nous ferons un plaisir de le faire. Certaines choses seront traitées au cours des semaines à venir.

Je ne vois pas très bien à quoi vous faites allusion lorsque nous parlons des tarifs du transport des marchandises. Nous avons couvert le sujet en détail et il est à souhaiter qu'à l'automne, nous pourrons déposer certains documents sur les tarifs du transport des marchandises, documents auxquels nous avons travaillé au cours des deux dernières années.

M. Hnatyshyn: Eh bien, vous dites qu'il s'agit d'une série de sujets très vastes mais il est de nombreux problèmes qu'on a soulevés et qui, j'en suis sûr, ne sont pas nouveaux pour vous. Toute la question de l'établissement d'une base de données valables pour les coûts constitue une tâche énorme pour les membres du Comité. Si les membres du Comité pouvaient approfondir cette question, ils abattraient un travail monstre qui leur permettrait de faire des recommandations quant à une loi future qui pourrait, par exemple, régir l'augmentation des tarifs du transport des marchandises.

[*Text*]

Mr. Davey: I think my colleague, who is here tonight, Mr. Homer Neilly, is one of the experts on freight rates in Canada. So, he is certainly available to discuss this with you.

Mr. Hnatyshyn: The other part of freight rates, of course, is the whole question of whether or not a new transportation policy is going to be, in fact, an instrument of national development. I think we must look at this from the point of view of government involvement in the policy of encouraging this so-called national development if that, in fact, is the way in which this policy is going to be directed, so that we can maximize the benefits to some of the under-developed parts of our country.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn. Mr. Robinson.

Mr. Robinson: Thank you, Mr. Chairman. I, too, have considerable concern about the role of Canadian Transport Commission, which it will still be playing, in relation to the Ministry of Transport. Could you go into a little more depth on what actual change is going to take place? What spheres of influence and what areas are going to be turned over from the Canadian Transport Commission to the Ministry? You mentioned policy, but that is a pretty generic term, and I wonder if you could be more precise?

Mr. Davey: Well, if I may, Mr. Chairman and Mr. Robinson, read Section 22 of the Act. On page 12, if you have it in front of you, it says:

> The Commission may examine, into, ascertain and keep records of, and make appropriate reports to the Minister on, ...

Further, Section 22 says:

> 22.(1) In addition to its powers, duties and functions under the Railway Act, the Aeronautics Act and the Transport Act, the Commission shall

A very important word. As far as I know there is not a piece of legislation that gives a commission the responsibility of "shall", not "may" but "shall":

• 2040

> (a) inquire into and report to the Minister upon measures to assist in sound economic development of the various modes of transport over which Parliament has jurisdiction;
>
> (b) undertake studies and research into the economic aspects of all modes of transport within, into or from Canada;
>
> (c) inquire into and report to the Minister on the relationship between the various modes of transport within, into and from Canada and upon the measures that should be adopted in order to achieve co-ordination, in development, regulation and control of the various modes of transport;
>
> (d) perform, in addition to its duties under this act, such other duties as may, from time to time, be imposed by law on the Commission in respect of any mode of transport in Canada, including the regulation and licensing ...

[*Interpretation*]

M. Davey: Je crois que M. Homer Neilly, mon collègue, qui est ici ce soir est un des experts en matière de tarifs du transport des marchandises au Canada. Je suis sûr qu'il se fera un plaisir de parler de cette question avec vous.

M. Hnatyshyn: L'autre volet de la question des tarifs du transport des marchandises bien sûr soulève la question suivante: une nouvelle politique du transport doit-elle en fait constituer un outil de développement national? Je crois qu'il faut considérer l'activité gouvernementale dans la mise en œuvre de ce soi-disant développement national car elle aurait une incidence sur l'orientation de la politique du transport et il faut chercher avant tout à maximiser les bénéfices qu'en tireraient les parties sous-développées du pays.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn. Monsieur Robinson.

M. Robinson: Merci, monsieur le président. Le rôle de la Commission canadienne des transports me préoccupe également surtout en ce qui a trait à ses rapports avec le ministère des Transports. Pourriez-vous nous apporter des précisions quant au changement qui doit s'opérer? Quelles responsabilités la Commission cédera-t-elle au ministère? Vous avez parlé de la politique mais cela est très vague et je me demandais si vous pouviez nous apporter quelques détails?

M. Davey: Eh bien, avec votre permission, monsieur Robinson, je vous lirai l'article 22 de la loi. Si vous voulez bien tourner à la page 12, vous pourrez lire:

> La Commission peut procéder à des examens, faire des constatations et tenir des registres ainsi que faire des rapports appropriés au ministre au sujet ...

L'article 22 dit ceci:

> 22.(1) Outre les pouvoirs, devoirs et fonctions que lui attribue la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur les transports, la Commission doit

C'est un mot très important. Pour autant que je sache aucune autre loi ne donne à la Commission cette responsabilité. Remarquez l'emploi du verbe devoir et non pas du verbe pouvoir.

> (a) faire enquête et rapport au ministre sur les mesures à prendre pour aider au développement économique sain des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement;
>
> (b) entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada;
>
> (c) faire enquête et rapport au ministre sur les relations entre les divers moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada et sur les mesures qui devraient être adoptées pour coordonner le développement la réglementation et la direction des divers moyens de transport;
>
> (d) exercer, en plus des fonctions qui lui sont dévolues par la présente loi, telles autres fonctions qui peuvent, de temps à autre, lui être également imposées relativement à tout moyen de transport au Canada, notamment la réglementation d'un tel moyen de transport et l'attribution des permis ...

[*Texte*]

And a number of other things:

> (e) inquire into and report to the Minister upon possible financial measures required for direct assistance to any mode of transport and the method of administration of any measures that may be approved;

And it goes on through four or five such sort of items. In other words, what it is really saying is that the transportation commission should have virtually a total overview of what is happening in Canada, and based upon that it should be making decisions about what should be taking place in the transportation field.

We are suggesting that this is very properly the function of a Minister of the Crown, and if it is to work effectively these kinds of recommendations and decisions have to be dealt with within the Cabinet process, not by some body which is off to one side.

So, that is one of the key areas and it is the major policy area in relation to transportation policy generally, not in relation to policy concerning regulation. That is a regulatory body's function.

Mr. Robinson: Would it be fair to . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Robinson. Could we have a bit of order, please. It is extremely difficult for the other members who are intrested to hear what is going on.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Let us have one Committee meeting. Mr. Watson, will you take your place, please. Mr. Robinson.

Mr. Robinson: Would it be fair to say that the sphere of autonomy that the Canadian Transport Commission had in the past has now changed? In effect it has been emasculated, and that power now rests with the Ministry and with Parliament?

Mr. Davey: No, I would say that that is not fair, Mr. Robinson. I would say that the CTC was in fact given all of these powers and then was not in a position to exercise them. I do not think any regulatory body was in a position to exercise these. But in a sense they had been given to the CTC and that power basically rested with them but it was not exercised by them. They have only done a very limited amount of work within this broad range of powers because I think, quite frankly, they felt embarrassed by the situation. So, it was not a case of being emasculated, it was a case where they were given the powers but did not feel it proper for them to exercise them, but equally they did not reside within the Ministry.

Mr. Robinson: Then is my understanding correct that it would be up to the Minister to provide the policy direction that the CTC will take in all areas and therefore would it be fair to say that this would probably result in a greater input from members of Parliament generally into how the CTC is going to carry out its function?

Mr. Davey: I think what one would hope is that it would be possible to give the regulatory body the broad policy guidelines within which it can so perform its function, and then to give it equally the opportunity to seek guidance as to where it needs additional advice on these things, but there should be an input into the setting of transportation standards within which members, through this Committee and elsewhere, would have an opportunity to participate.

[*Interprétation*]

et il y a certains autres cas:

> (e) faire enquête et rapport au ministre sur les mesures financières qui pourraient être nécessaires pour aider directement tout moyen de transport et sur la méthode d'administration de toutes mesures qui peuvent être approuvées;

Il y a encore quatre ou cinq cas. En d'autres termes, cela revient à dire que la Commission canadienne des transports doit veiller à l'ensemble des transports au Canada et elle doit prendre des décisions quant à ce qui doit se passer en matière de transport.

Nous croyons qu'il s'agit là d'un rôle que pourrait très bien assumer un ministre de la Couronne et pour que les choses aillent rondement, les recommandations et les décisions devraient passer par le Cabinet et non pas être la responsabilité d'un organisme marginal.

Il s'agit donc là d'un des points les plus importants, le plus important quant à la politique des transports générale mais non quant à la politique en matière de réglementation, laquelle appartient à un organisme de réglementation.

M. Robinson: Serait-il juste . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Robinson. A l'ordre s'il vous plaît. Il est très difficile pour les autres députés d'entendre ce qui se passe.

Des voix: Bravo!

Le président: Qu'on tienne une séance de comité et, monsieur Watson, s'il vous plaît reprenez votre place. Monsieur Robinson.

M. Robinson: Est-il juste de dire que l'autonomie dont jouissait la Commission canadienne des transports dans le passé a subi une évolution? En fait, elle serait moindre et ce sont les ministères et le Parlement qui détiendraient les pouvoirs?

M. Davey: Non. Monsieur Robinson, ce n'est pas le cas. La Commission s'est vue accorder tous ces pouvoirs et par la suite, elle n'a pu s'en servir. Je ne crois pas qu'un organisme de réglementation puisse s'en servir. Mais cela n'empêche pas que c'est la Commission qui a reçu ces pouvoirs et qu'elle les détient même si elle ne s'en sert pas. Toute cette question des pouvoirs n'a pas été approfondie car j'estime, en toute sincérité, qu'on était gêné par la situation. Il ne s'agit donc pas de pouvoirs amoindris mais la Commission, tout en possédant les pouvoirs, n'a pas jugé bon de s'en servir ce qui ne veut pas dire que c'est le ministère qui les détenait.

M. Robinson: Si je comprends bien alors c'est le ministre qui donnerait à la CCT l'orientation à suivre en matière de politiques et je me demande s'il est juste de croire qu'en conséquence les députés auront une plus grande participation dans le rôle que remplira la CCT?

M. Davey: Il est à souhaiter qu'on puisse donner à la régie des directives générales en matière de politiques qui le guideraient dans l'accomplissement de sa tâche tout en lui permettant de demander des conseils là où il le jugera à propos; les normes que l'on devra suivre en matière de transport pourraient tenir compte de l'avis des députés, qui feraient connaître leurs points de vue par le biais du Comité ou autrement.

[*Text*]

Mr. Robinson: Could I assume that this is going to increase the activity of the Transportation Department in providing the transportation facilities that it has in the past? To my mind it seems it has been very restrictive.

I will give you an example of this. Mr. Hnatyshyn almost alluded to it. I just came back from Lethbridge a couple of weeks ago, and in talking with people there I learned that Air Canada used to stop in Lethbridge but then they cut that branch off. I suppose it was not feasible, or they could not make enough money at it, so they cut it off, and now they have no air link through Air Canada, the national airline, from Lethbridge to Calgary or anywhere else. As a result of that, an intrepreneur had to enter into the scene, and apparently he is doing fairly well. The same city, Lethbridge, found that they were cut off from the main line of CN or CP, I am not sure which, so they do not have that any more. In fact, what has been happening in the past is that we have been isolating communities by cutting back, retracting and retrenching instead of expanding and providing service. I wonder if this is going to change under this new setup?

• 2045

Mr. Davey: Mr. Chairman and Mr. Robinson, the key words in the transportation policy are: an accessible, equitable, efficient, transportation system. One of the things we are trying to do is define what would be reasonable levels and standards of service in different parts of the country. In the two transportation reports that were tabled by the Minister, both in terms of freight and passenger, there was some of the first work done. In other words, how accessible are different parts of the country, different towns, and how easy is it to get from that particular location to some other? One of the things we hope to do is start to establish what are reasonable levels of service, and they should then be the basis for the development of the transportation system.

Mr. Robinson: Are we going to provide alternative modes of travel and service? By that I mean are we going to provide air, rail, and bus services for people, so that they have alternative means of travel—and for other reasons as well? For example, in case of a strike on one, you still have transportation facilities on the other two.

Mr. Davey: I think there are going to have to be basic levels of service established. Whether you are going to put a rail and a bus and an air service in every city is something that I do not think I would be in a position to answer. I think you have to establish good levels of transportation service but you have to ask what makes sense to that particular community in terms of the facilities it has. In some places in Northern Canada it is going to be basically air; you are not going to put a rail service into every community. In some cases it will be partially water; in some cases it will be rail. It will be a matter of what is going to make sense in terms of a good level of service for a particular community.

Mr. Robinson: Then you are really talking about an either/or proposition.

[*Interpretation*]

M. Robinson: Peut-on supposer que l'action du ministère des Transports augmentera en ce qui a trait aux installations de transport et qu'il aura une plus grande participation que dans le passé? A mon avis, jusqu'à présent, sa participation a été plutôt restreinte.

Je vous donnerai un exemple. M. Hnatyshyn y a presque fait allusion. Je reviens de Lethbridge et en bavardant avec certaines personnes, j'ai appris qu'Air Canada faisait escale à Lethbridge mais que récemment la société a interrompu son service. Je suppose qu'on ne pouvait pas faire assez d'argent, donc la société a interrompu son service. Désormais il n'y a donc pas de communication aérienne, par le biais d'Air Canada, nos lignes aériennes nationales, entre Lethbridge et Calgary ou ailleurs. En conséquence, l'entreprise privée a repris le marché et, semble-t-il, le marché est assez prospère. La même ville, Lethbridge, s'est vue coupée des lignes principales des chemins de fer du Canadien national ou du Canadien pacifique, je ne sais quelle société, donc elle n'est pas desservie par le transport ferroviaire. En fait, ce qui s'est produit dans le passé c'est que nous avons isolé certaines communautés en interrompant le service, en cessant plutôt qu'en instaurant le service. Je me demande si la situation changera avec ce nouveau régime?

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Robinson, les mots clés dans cette politique du transport sont: un système de transport accessible, équitable, et efficace. Un de nos buts à cet égard est de définir des niveaux et des normes de service raisonnables pour les diverses parties du pays. Dans les deux rapports ayant trait au transport déposés par le ministre, c'est-à-dire sur les marchandises et sur les passagers, on présente les premières étapes du travail. En d'autres mots, quelle est l'accessibilité des diverses régions du pays, des différentes villes, et est-il facile de se rendre d'un endroit à l'autre? Une des choses que l'on espère faire est d'établir des niveaux de services raisonnables, qui ensuite nous permettra d'élaborer le système de transport. Va-t-on fournir des systèmes alternatifs?

M. Robinson: Va-t-on fournir des services et des modes de transport alternatifs? Par cela j'aimerais savoir si l'on va fournir les services aériens, ferroviaires et routiers pour les gens, afin de leur donner les choix de modes de transport, et pour d'autres raisons aussi? Par exemple, s'il y a une grève dans un domaine, les installations de transport sont toujours disponibles dans les deux autres domaines.

M. Davey: Je crois qu'il faudrait établir des niveaux minimums de services. A l'heure actuelle, je ne suis pas en position de vous répondre si on va établir un service ferroviaire, aérien et routier dans chaque ville. Je crois qu'il faut établir des niveaux de services raisonnables et il faut tenir compte des installations qui existent dans chaque communauté. Dans certains endroits dans le Nord du Canada on utilisera essentiellement un service aérien; on n'établira pas un service de rails dans chaque communauté. Dans certains cas on pourrait se servir, en partie, des voies maritimes; dans d'autres cas les chemins de fer seront importants. Il faudra tout simplement établir un niveau raisonnable pour chaque communauté particulière.

M. Robinson: Alors essentiellement vous dites soit l'un soit l'autre.

[*Texte*]

Mr. Davey: Not necessarily. In some places there will be all modes of transportation; in some places there will be perhaps two; in some cases there may be just one. It will depend on the location. In many of the Northern communities, the only way in and out is going to be by air.

Mr. Robinson: Have there been any studies done for a series of STOL ports, say, across the country, North to South, East to West?

Mr. Davey: Well, this would be a misuse of STOL ports. There are only three or four places in Canada where you are really going to need a STOL port in the strict sense: Montreal, Toronto maybe, Vancouver, where you are going to use the full facilities of STOL and the ability to land and take off.

If you are talking about airports to provide service, this is being looked at on a consistent basis; you know, we are expanding the number of airports that we have.

Now, perhaps you are referring to the notion of a hub-and-spoke service. There is more and more of that going on, but STOL, in a sense, is the ability to land in a restricted sort of space.

Mr. Robinson: My time is probably about up so I will ask one more question. There is talk of a high-speed railway line from Quebec City to Windsor. How realistic is this for the not-too-distant future?

Mr. Davey: When we use the term "Quebec-Windsor corridor" we do not necessarily mean that we are going to run a high-speed train from Quebec all the way through to Windsor. What we are saying there is that this is the location where you have a considerable part of the Canadian population, and on those main links between Montreal and Quebec, and between Montreal and Toronto and Ottawa, and Toronto and Windsor, there is a need to develop a high-speed service. Now on some of those we are already using the Turbo and on some of them we are using the experimental LRC.

We are proposing to carry out a number of demonstration projects in the Quebec-Windsor corridor because this is the area that appears to have a lot of potential for developing rail passenger. If there is a place where it can be really shown to work, that is the location. We do intend to do that. We hope that it will be possible to finalize decisions and order equipment so that some of these runs will be taking place with the new equipment in about three years.

But before that, we hope to improve the service. It will perhaps be possible to improve service in some of the other parts of Canada. But you have got to go and find the locations where you have a good chance of making it succeed, and that is what we want to do: to try to find locations where you can succeed and then to see if you really can, with high quality service and high quality equipment and reasonable fares, prove that you can make a go of it with rail. That is the intention at the moment, sir.

[*Interprétation*]

M. Davey: Non, pas nécessairement. Dans certains endroits tous les modes de transport y seront; dans d'autres endroits il y en aura peut-être que deux; mais dans d'autres cas, peut-être qu'un. Tout dépend de l'endroit. Dans plusieurs agglomérations nordiques, la seule façon de s'y rendre ou d'en partir est par avion.

M. Robinson: A-t-on entrepris une étude pour une série de pistes d'atterrissage pour le service ADAC, à travers le pays, du nord au sud, de l'est à l'ouest?

M. Davey: Je crois que ceci serait un abus du système ADAC. Il n'y a que 3 ou 4 endroits au Canada où l'on pourrait se servir de ces pistes ADAC, Montréal, peut-être Toronto, Vancouver, pourraient se servir des installations ADAC et le caractère particulier d'atterrissage et de décollage de cet avion.

Si vous me demandez y a-t-il eu des études afin de voir si les aéroports pourraient fournir ce service, ce genre d'étude se fait d'une façon permanente; comme vous savez, on augmente continuellement le nombre d'aéroports qu'on a.

Peut-être vous vous référiez à cette notion d'un service central limitrophe. Ce genre de service devient de plus en plus commun, mais l'ADAC, dans un certain sens permet l'atterrissage et le décollage dans des endroits où les terrains sont très limités.

M. Robinson: Car mon temps est presque écoulé, j'aimerais vous poser une autre question. On a parlé d'un chemin de fer à haute vitesse de Québec à Windsor. Est-ce que ceci est réaliste pour un avenir prochain?

M. Davey: Quand on parle du corridor Québec-Windsor, ceci n'indique pas qu'il y aura nécessairement un train de haute vitesse de Québec directement à Windsor. Par ceci on veut tout simplement indiquer qu'une grande partie de la population canadienne demeure entre ces deux villes, comme c'est le cas entre Montréal et Québec, entre Montréal et Toronto et Ottawa, et entre Toronto et Windsor, et, il existe le besoin d'élaborer un service rapide. Entre certains de ces endroits on utilise déjà le turbo et certains autres trajets utilisent les trains LRC.

On s'attend à entreprendre un certain nombre de projets expérimentals dans ce corridor Québec-Windsor car il nous semble que le potentiel pour un service de passagers par rails est très prometteur dans cette région. S'il y a un endroit au Canada où l'on pouvait démontrer que ce service pourrait fonctionner, ceci l'est. On espère le faire. On espère qu'il sera possible de conclure nos décisions et de commander nos équipements afin que ces trajets soient fonctionnels, en utilisant de l'équipement moderne, dans environ 3 ans.

Cependant, avant que ceci soit fait, on espère améliorer le service. Il serait peut-être possible d'améliorer le service dans d'autres régions du Canada. Toutefois il faut choisir les endroits où l'on espère avoir une certaine mesure de succès, et c'est ceci qu'on espère faire, de trouver des endroits où ceci va réussir et faire la preuve du système . . . en fournissant un service de haute qualité et d'équipement de haute qualité, et des tarifs modestes . . . et de démontrer qu'un service de rails pourrait réussir. Ceci est notre intention à l'heure actuelle, monsieur.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Robinson.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

• 2050

Mr. Mazankowski: I think Mr. Robinson raised a very important point when he dealt with the matter of Air Canada serving Lethbridge and then all of a sudden dropping out. I think the point that Mr. Robinson is trying to get at is whether there was any regulatory body which would determine that service should be provided or should not be provided. Mr. Davey, with the greatest respect, I think you avoided the question, because the fact of the matter is that there is an Air Canada contract which supersedes the CTC.

I was very interested in his questioning and I wonder whether, under the review, the CTC—that regulatory body—would have any jurisdiction over it which would override the Air Canada contract, so to speak, and I was waiting very patiently for an answer.

Mr. Robinson: The thing is that it was a contract that expired and they did not renew it.

The Chairman: Order please. Mr. Mazankowski, you will have your chance to ask the same question when you come around.

Mr. Mazankowski: With the greatest respect, Mr. Chairman, when a member asks a question I think that the Committee is entitled to an answer, and Mr. Davey deliberately or accidentally failed to answer that particular question. I know it is of interest to Mr. Robinson or he would not have raised the question and it is of vital interest to me. If we are here to explore transportation in its broadest sense, then I think I have a valid point of order.

The Chairman: Mr. Davey, would you have a comment on that?

Mr. Davey: I do not necessarily have the details in the case you are referring to, Mr. Mazankowski, but I would be happy to get them. I think the point we were trying to make here was that we are trying through the policy—and the intent is to see if it is possible—to establish levels of service across Canada in relation to providing access to different parts of the country, and in the two documents we have attempted to do that in a preliminary way.

I think the point being referred to by Mr. Robinson was that Lethbridge was being cut off from the normal levels of service by rail and by air. What I was trying to reply to him was that one of the concerns of the policy was to develop levels of accessibility of service so that they would apply. I could not reply to him in terms of the specific details, which I simply do not know, but merely in terms of a general one; which is that we want to establish levels of service so that communities do not get cut off from the main stream.

Mr. Mazankowski: I presume then that we could expect changes in the Air Canada contract as well.

Mr. Davey: I think we could presume that we want changes to establish the general levels of service that should be maintained in different parts of the country.

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Robinson.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: M. Robinson a soulevé une question très importante quand il a parlé du service d'Air Canada à Lethbridge qui a été terminé soudainement. Je crois que M. Robinson essayait de découvrir s'il existait une agence ou organisme réglementaire qui serait responsable de décider si ou non un service devrait être fourni. Monsieur Davey, respectueusement, je crois que vous avez évité cette question, car en fait il existe un contrat d'Air Canada qui dépasse la CCT.

Je m'intéressais beaucoup à ces questions et j'aimerais savoir, par rapport à cette revision, si la Commission canadienne des transports aurait une compétence qui lui permettrait de contredire ce contrat d'Air Canada, et j'attendais patiemment une réponse.

M. Robinson: Il reste que ce contrat est expiré et Air Canada ne l'a pas renouvelé.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski, vous aurez l'occasion de poser cette question quand il sera votre tour.

M. Mazankowski: Avec le plus grand respect, monsieur le président, quand un député pose une question je crois que le comité a le droit à une réponse, et M. Davey, délibérément ou par hasard, n'a pas répondu. Je sais que cette question intéresse M. Robinson, autrement il ne l'aurait pas posée, et cette question m'intéresse beaucoup. Si on veut discuter du transport dans son ensemble, je crois que ce rappel au Règlement est très recevable.

Le président: Monsieur Davey, auriez-vous quelques remarques à faire?

M. Davey: Je n'ai peut-être pas tous les détails par rapport à ce cas, monsieur Mazankowski, mais je serais très heureux de les obtenir. Je crois qu'on essayait de souligner ici qu'on essaie, par l'entremise de cette politique . . . et on a l'intention de voir si celle-ci est faisable . . . d'établir des niveaux de service à travers du Canada qui permettraient l'accès raisonnable entre les différentes parties du pays; et dans les deux documents qu'on a déposés, on a essayé de faire ceci d'une façon préliminaire.

Je crois que la question soulevée par M. Robinson était que Lethbridge ne recevrait pas les mêmes niveaux de service par rail et par air. J'ai essayé de lui répondre qu'une des préoccupations de la politique était d'élaborer et d'établir des niveaux d'accessibilité de service qui seront applicables. je n'ai pas pu lui répondre en détail, car je ne les connais pas, mais plutôt d'une façon générale; c'est-à-dire, on veut établir des niveaux de service afin que les communautés ne soient pas exclues du système principal.

M. Mazankowski: Je suppose, alors, qu'on peut s'attendre qu'il y aura des changements dans ce contrat d'Air Canada aussi.

M. Davey: Je crois qu'on peut s'attendre à des changements afin d'établir des niveaux de service généraux qui devraient être maintenus dans les diverses régions du pays.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I am going to be very brief. The Deputy went past Part 3 of the old transportation policy very quickly and unless I missed it I thought he said that Part 3 was going to be re-introduced as it was in the 1967 policy. Now is that a fair statement, or what are you going to do with Part 3?

Mr. Davey: What I said, Mr. Ellis, was that Part 3 has, in fact, been proclaimed but has not been put into use.

Mr. Ellis: I am aware of that.

Mr. Davey: It is a contentious area with the provincial governments. We are now in the process of discussing this with the provinces to see what is the most effective way of dealing with that.

Mr. Ellis: In the new policy which you are anticipating, how much of the existing Part 3 will be in the new policy? Is this going to be a subject in your consultations with the provinces?

Mr. Davey: I think it will have to be a subject of consultation. I think the point here is that we want the effect of Part 3, but whether or not it will be done by legislation is something that has to be determined. In other words, the motor carriers of the trucking field at a certain point in time were generally in favour of having Part 3 applied, and are now changing their opinion somewhat, but they still feel that it is necessary to establish uniform standards across the country, so that as they move from province to province they do not meet a different set of regulations. Now if you can obtain that effect then that may be quite sufficient. But this is something that has to be discussed with the provinces and with the carriers.

Mr. Ellis: Are you prepared to state at this time whether or not you will go to legislation if you cannot get, for want of a better term, a consensus?

Mr. Davey: I do not think it would be proper for me to say that, Mr. Ellis, because that is up to the Minister to decide upon.

Mr. Ellis: What portions of Part 3 are you finding most contentious?

• 2055

Mr. Davey: Well it is not a case of any of it being contentious, it is a case of it not actually being put into practice. I think the areas of difficulty arise from the fact that you get a range of situations that, let us say, truckers have to meet from one province to another and, if it is possible to obtain a uniform regulation across the country, this may very well meet many of the requirements. But we have had differences of highway weight standards, differences of regulations—a whole range of things. You know, we said in the presentation that it will be difficult in the future to get areas of saving through productivity in the transportation system. One way is through the paper work system. There is an enormous amount of paper involved and, if we can get uniform treatment across the country, this could be of enormous assistance to truckers.

Mr. Ellis: Just on that side track, for a moment, there was some considerable work done recently on a uniform weigh bill for all of Canada. Is that still in the mill?

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Je serais très bref. Le sous-ministre a discuté la partie 3 de l'ancienne politique et si j'ai bien compris, j'ai cru comprendre que cette partie 3 serait réintroduite sans changement par rapport à la version de 1967. Est-ce juste, qu'allez-vous faire de la partie 3?

M. Davey: Ce que j'ai dit, monsieur Ellis, était que la partie 3, en fait, a été proclamée mais qu'on ne l'a pas utilisée.

M. Ellis: Cela, je le sais.

M. Davey: C'est un domaine très litigieux pour les gouvernements provinciaux. A l'heure actuelle on discute cette question avec les provinces afin de trouver une façon plus efficace de traiter de cette question.

M. Ellis: Dans la nouvelle politique que vous prévoyez, quelles dispositions de la partie 3 seront incluses dans cette nouvelle politique? Allez-vous en discuter en consultation avec les provinces?

M. Davey: je crois qu'il faudrait une consultation. Essentiellement, à cet égard, on veut maintenir l'effet de la partie 3, mais il reste à savoir si ceci serait fait par voie de loi. En d'autres mots, les sociétés exploiteurs dans le domaine du camionnage étaient en faveur de l'application de la partie 3 à un certain temps, et maintenant ils ont changé d'avis, mais ils croient toujours qu'il est nécessaire d'établir des normes pour tout le pays afin qu'ils puissent transporter des marchandises de province à province sans faire face à une gamme de règlements différents. Si on peut atteindre ce but sans recours à la loi, cela serait suffisant. Néanmoins cette question est à discuter avec les provinces et avec les transporteurs.

M. Ellis: Seriez-vous prêt à nous dire si à l'heure actuelle vous adopterez des lois si vous ne pouvez obtenir un consensus?

M. Davey: Je ne crois pas que c'est à moi à répondre, monsieur Ellis, car cette décision sera faite par le ministre.

M. Ellis: Quelles dispositions de la partie 3 sont les plus litigieuses?

M. Davey: En fait, la partie 3 en elle-même n'est pas du tout litigieuse. Tout simplement, elle n'est pas appliquée. Je crois que les problèmes découlent du fait qu'il y a une gamme de situations différentes d'une province à l'autre auxquelles les camionneurs font face; en uniformisant davantage les règlements à travers le pays, on satisferait à plusieurs de leurs demandes. Cependant, à l'heure actuelle, il y a des normes différentes quant au poids, et différents règlements, et toute une gamme de choses semblables. Comme vous le savez, dans notre mémoire, nous avons indiqué qu'il serait difficile à l'avenir d'épargner en augmentant la productivité du système de transport. On pourrait épargner au niveau de l'administration. Il y a énormément de paperasse bureaucratique, si on pouvait établir des normes uniformes à travers du pays, ceci aiderait beaucoup les camionneurs.

M. Ellis: J'aimerais passer à une question connexe, pour un instant, concernant le travail considérable fait récemment sur un projet de loi visant à obtenir une uniformisation des poids pour le Canada. Est-ce que ce travail est toujours en cours?

[*Text*]

Mr. Davey: That is still in the mill. There is this whole project, which is called Costpro, which really relates to the whole range of all the paper work associated with movement of goods and transportation.

Mr. Ellis: But at the present moment you are not in a position to tell us what parts of Part III you are going to attempt to implement as part of the new policy.

Mr. Davey: I do not think at the moment, sir, there is any intention to implement any of these. What I did was to mention what is in Part III and we are now in discussion with provincial governments. Possibly involved in this is also the bus situation and we want to look to them as to what it is necessary to do to have an efficient transportation system. I think that will become the determining factor.

Mr. Ellis: Really what I am trying to get at is this. If I were a trucker in Ontario, Alberta, or in New Brunswick—and as you correctly stated, at one time they were quite anxious to have Part III implemented and now they have taken a long cold look at it and decided it is not really what they wanted—what could I look forward to in the type of regulation I might expect and the timing I might expect them in?

Mr. Davey: I think what you could perhaps look forward to is an attempt on the part of the federal government to work with provinces to get a uniform set of regulations that might be applied throughout all the provinces in Canada that would assist the truckers to move freely from one province to another with a minimum of difficulty. And this is the kind of work with which we will be in consultation with the provinces. There have been a number of consultations over the last few years to see what is possible. I think within the new atmosphere of the transportation policy it might be possible to do this, and this is the kind of thing that we are engaged in and will be engaged in over the fall.

Mr. Ellis: And what about the timing?

Mr. Davey: Well, discussions are ongoing now with each of the provinces.

Mr. Ellis: With a view to legislation when?

Mr. Davey: Well, possibly the Minister's hope is that we can introduce some changes to the National Transportation Act by Christmas so that we can get most of these through by this year. And it is also his hope, I believe, to deal with a lot of other outstanding transportation-related matters in the same period of time. Perhaps over the next legislative session we can accomplish a great deal, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if I may, I do not recall in the discussions that we have had to date any real emphasis put on rail safety, and that is an area that I think we should be looking at.

Mr. Davey: If I may just comment, Mr. Chairman, I would say that rail safety and safety generally in transportation is a constant preoccupation of the Ministry and, if there is an interest on the part of Mr. Ellis, we would be very happy to give him a presentation on what the Ministry is doing in the whole safety area.

[*Interpretation*]

M. Davey: Oui, ce travail est toujours en cours. Aussi, on a tout un projet qu'on a nommé costpro, qui traite de toute cette question de la paperasse nécessaire pour le transport des marchandises et pour le transport en général.

M. Ellis: Toutefois, à l'heure actuelle, vous ne pouviez pas nous dire quelles dispositions de la partie III seront incluses dans la nouvelle politique.

M. Davey: A l'heure actuelle, monsieur, je crois qu'on n'a nullement l'intention d'appliquer quelque disposition de cette partie. J'ai tout simplement mentionné ce que comprenait la partie III, et le fait qu'on discute actuellement de cette partie avec les gouvernements provinciaux. Dans ces discussions, on aimerait aussi tenir compte de la situation des autobus car on veut déterminer comment les inclure dans un système de transport efficace. Je crois que les autobus deviendront un élément très important.

M. Ellis: Je veux tout simplement établir ce qui se passe dans le cas suivant. Si j'étais un camionneur en Ontario, ou en Alberta, ou au Nouveau-Brunswick ... et comme vous l'avez dit plus tôt, il y avait un temps où tous ces camionneurs souhaitaient l'application de la partie III, mais maintenant, après l'avoir étudiée objectivement, ils ont décidé que ceci ne correspond pas à leurs besoins; alors, à quel genre de règlements pourrais-je m'attendre et quand seront-ils appliqués?

M. Davey: Je crois que vous pourriez probablement vous attendre à une tentative de la part du gouvernement fédéral de travailler en collaboration avec les provinces pour obtenir des règlements uniformes qui pourront être appliqués dans toutes les provinces du Canada afin d'aider les camionneurs à voyager d'une province à l'autre avec un minimum de problèmes. C'est ce genre de travail qu'on veut faire en consultation avec les provinces. On a consulté les provinces à plusieurs reprises au cours des dernières années afin de savoir ce qu'il serait possible de faire. Je crois que cela serait possible à cause d'un nouvel esprit à l'égard de cette politique du transport, et c'est ce genre de travail qui nous préoccupe à l'heure actuelle et qui nous préoccupera au cours de l'automne.

M. Ellis: Quelle est la situation par rapport aux dates d'application?

M. Davey: Les discussions sont actuellement en marche avec chaque province.

M. Ellis: Quand prévoyez-vous l'introduction de lois?

M. Davey: Je crois que le ministre espère proposer changement à la Loi nationale sur les transports d'ici Noël, ainsi, on croit que la plupart de ces changements seront adoptés cette année. Le ministre espère aussi, je crois, résoudre un grand nombre d'autres questions concernant le transport au cours de cette même période. Peut-être d'ici la fin de la prochaine session, pourra-t-on accomplir beaucoup de travail, monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, si on me le permet, je ne crois pas qu'on ait souligné la question de la sécurité du transport ferroviaire dans nos discussions à l'heure actuelle, et je crois que c'est un domaine qu'on devrait étudier.

M. Davey: Si on me le permet, monsieur le président, j'aimerais mentionner que la sécurité de ce mode de transport et la sécurité en général dans le domaine du transport sont une préoccupation permanente du ministre, et si M. Ellis s'y intéresse, on serait très heureux de lui faire une présentation pour l'informer de ce que le ministre fait dans ce domaine.

[*Texte*]

Mr. Ellis: I would be interested.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Thank you, Mr. Chairman. I want to go back to the last meeting. I was very pleased to hear Mr. Lessard agree with the need for co-ordination between Quebec and Labrador. I think it is very important. I wonder many times why, whenever transportation is mentioned, it is always Vancouver to Halifax rather than Vancouver to St. John's, Newfoundland. And I apologize for being insolent.

One of the thrusts of the transportation policy is to improve the underdevelopment of many parts of the country. And I think I have to say to Mr. Davey that the potential in Northern Newfoundland and Labrador is such that it could become a have province rather than a have not province. I am referring to the development of the mineral resources in Labrador, the development of the lower Churchill and Belle Isle site, the need to transfer hydroelectric power for the Belle Isle site by cable and the untold potential, particularly in view of the fact that the federal government has already agreed to provide $343 million towards that development. I do not know whether I can put this in the form of a question, but I am really worried that this is not being recognized. I have to say again, as I did the last time, that everything ends up on the graphs and the only lines we see are those of the trans-Canada highway across from east to west in Newfoundland and the trans-corridor highway.

• 2100

The other thing I want to mention and comment on is the fact that at the present time rather than seeing an intermodal type of transportation system in Newfoundland, all I see is a highway which is low on the scale in comparison to the trans-Canada highway across Newfoundland. True, the CNR is building up a rail traffic express and freight service. I wonder when the Minister indicates that the transportation system is not what it should be, if Newfoundland is to become a part of Canada in the over-all development of Canada, whether we can see a thrust not only on a highway but on a revitalization of rail passenger service and a revitalization of Air Canada, giving not only a first-class and second-class but also a third class air transportation service to service the development which is going on in Labrador and in Northern Newfoundland. I do not know how many questions I have asked but I am wondering if Mr. Davey could react to that.

Mr. Davey: If I could react generally, Mr. Chairman, Mr. Marshall, I think we did include the potential eventual development of a Quebec-Labrador highway in the charts. It was in there as one of the future developments. It seems to me that what we really are going to be involved in now is sitting down with Newfoundland and other parts of the Atlantic Region and asking, what are your priorities. We have enormous losses on the Gulf ferry service. We feel we could do a better job for Newfoundland by perhaps using that money in some other way. Possibly there is a potential use for the STOL kind of equipment in some of these areas. In other words, I think the STOL kind of service could have equal application in moving people to different sides of Newfoundland and from Newfoundland to southern

[*Interprétation*]

M. Ellis: Oui, je serais très intéressé à cette question.

Le président: Merci, monsieur Ellis, Monsieur Marshall.

M. Marshall: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir à une question soulevée à la dernière réunion. J'étais très heureux d'entendre M. Lessard m'appuyer en ce qui concerne le besoin de coordonner les liens entre le Québec et le Labrador. Je crois que c'est très important. Souvent je me demande pourquoi, à chaque fois qu'on mentionne le transport, on parle toujours de Vancouver à Halifax, plutôt que Vancouver à St. John's, Terre-Neuve. Je m'excuse, si je vous semble insolent.

Un des buts de la politique du transport est d'améliorer la situation dans les régions sous-développées du pays. Je crois que je serais obligé de dire à M. Davey que le potentiel qui existe dans le nord de Terre-Neuve et au Labrador pourrait faire de cette province une province nantie plutôt qu'une province sous-développée. Je parle de l'exploitation des ressources minérales du Labrador, des travaux qui se font près de Belle Isle et de la rivière Churchill et de la nécessité de transmettre par cable l'électricité hydro-électrique qui sera utilisée à Belle Isle. Cela devient d'autant plus important que le gouvernement fédéral a déjà accepté de fournir des subventions de 343 millions de dollars. Je crains que l'importance de ce projet n'ait pas été reconnue à sa juste valeur par le ministère des Transports. Dans tous les tableaux qu'on nous montre, nous ne voyons que la route transcanadienne de l'Est à l'Ouest de Terre-Neuve et la route intérieure.

Plutôt que de nous proposer tous les modes différents de transport à Terre-Neuve, vous ne prévoyez qu'une route et elle aura beaucoup moins d'importance que la route transcanadienne qui existe déjà à Terre-Neuve. Il est vrai que le CN est en train d'augmenter la capacité de son service de transport de marchandises. Puisque le ministre reconnaît que notre réseau de transport laisse à désirer, pouvons-nous espérer que des mesures seront prises pour intégrer l'économie de Terre-Neuve à l'expansion de l'économie canadienne et, plus précisément, pouvons-nous compter non seulement sur la construction d'une route mais sur la réinstauration d'un service voyageur de la part des chemins de fer et une amélioration du service aérien offert par Air Canada de sorte que nous n'aurons pas seulement un service de première et deuxième classes mais également un service de troisième classe pour le transport de fret aérien dans le cadre de l'exploitation des ressources du Labrador et du Nord de Terre-Neuve? Je crois que j'ai posé une question à multiples aspects et j'espère que M. Davey pourra y répondre.

M. Davey: J'aimerais signaler d'abord, monsieur Marshall, qu'il était question dans nos tableaux de la construction possible d'une route Québec-Labrador. Il s'agissait d'une de nos prévisions pour l'avenir. Maintenant, il me semble que nous devrons commencer des consultations avec Terre-Neuve et les autres provinces atlantiques pour savoir leurs priorités. Le service de traversiers a un énorme déficit et nous estimons qu'il serait sans doute possible de mieux employer cet argent dans l'intérêt de Terre-Neuve. Il se peut que l'équipement ADAC puisse service dans certains régions, surtout pour le transport de voyageurs à travers Terre-Neuve et de Terre-Neuve jusqu'aux régions du Labrador. Il existe à cet égard différentes possibilités. Mais avant de prendre des mesures concrè-

[*Text*]

Labrador as it does between Ottawa and Montreal. There are a range of things there. It really boils down to getting a list of priorities from the Government of Newfoundland as to where in terms of resource development, transportation fits into the picture. Obviously, everything cannot be done overnight but where are the priorities? In the discussions we have had with Newfoundland they were still at the point of trying to decide whether their direction was going to be in terms of the development of the 200-mile zone of Newfoundland or whether the major thrust of development was going to be in the north-south, into Newfoundland, into Labrador. I think as we start to define the picture that this can be the basis of what the potential of each of the regions is. Newfoundland will state its priorities and what the transportation system is in order to serve that and that can be built into the national priorities and then we can start to allocate the resources in relation to it.

In terms of service, it seems to me that Air Canada has indicated a desire to improve the service into Newfoundland. There was also the study by the CTC of the Atlantic areas of transportation service and they had some recommendations. Generally, I think, I would be fairly optimistic about the future.

• 2105

The only one about which I would, perhaps, be less optimistic is the rail service on Newfoundland, that is a very difficult problem. It seems to me that the future thrust is more likely to be in trucks and containers rather than in rail service. You are, perhaps, as familiar with this, much more familiar with it than I am, but it is a very difficult and costly service.

Mr. Marshall: I do not think I can agree with Mr. Davey that it was more costly, I think the figure of the subsidy they had to provide was $900,000 a year.

Let me look at it from the point of view of the fact of the 200-mile limit, which I think Mr. Davey mentioned. From the international point of view we have to look at the fact that there are French islands there, St. Pierre and Miquelon. To provide a 200-mile economic zone, there has to be recognition between Canada and France, in determining an equi-distant zone, because St. Pierre and Miquelon are only a couple of miles away. This has to be taken into consideration in transportation. What consultation has there been in recognition of the fact that Newfoundland is so close to a French zone, so that an undisturbed transportation system even by water betweem those zones may be provided? With regard to a 200-mile economic zone, and from the transportation point of view, what has been considered for that area?

Mr. Davey: Quite frankly, Mr. Chairman, I have no competence whatsoever in this area. This, it seems to me, would have to do more with the Department of External Affairs and perhaps Fisheries.

The point I was trying to make was that the Government of Newfoundland was indicating that, if there were a 200-mile zone, this could have an enormous influence in terms of fishing and, perhaps, underwater potential and that that would have a certain impact in transportation development that would have to be recognized in any transportation policy planning. Equally, what was very much a fact of life now was the development of the Labrador, the gas finds there and the energy and resources; these would also have to be taken into account.

[*Interpretation*]

tes, le gouvernement de Terre-Neuve devra nous indiquer quelles sont ses priorités en matière des transports, surtout en ce qui concerne le mise en valeur de ses ressources. L'établissement des priorités est un élément essentiel. Au cours de nos discussions, la province de Terre-Neuve n'avait pas encore décidé si le développement allait se concentrer à l'intérieur de la zone de 200 milles ou bien s'il serait concentré dans l'axe nord-sud vers le Labrador. Une fois les priorités pour chaque région définies, nous pourrons commencer à élaborer un programme de transport intégré aux priorités nationales et à allouer nos ressources en conséquence.

Pour ce qui est du service aérien, j'ai l'impression qu'Air Canada a déjà exprimé le désir d'améliorer le service offert à Terre-Neuve. La CCT a aussi fait une étude des moyens de transport de la région atlantique et a formulé plusieurs recommandations. Généralement parlant, je serais très optimiste quant à l'avenir.

Le seul aspect sur lequel je serais peut-être moins optimiste est le service ferroviaire à Terre-Neuve; c'est un problème complexe. Je pense que les nouvelles poussées se feront vraisemblablement dans le domaine du transport par camions et par conteneurs plutôt que dans le transport ferroviaire. Peut-être que vous connaissez ce service aussi bien que moi, sinon mieux, mais c'est un service qui est difficile et dispendieux.

M. Marshall: Je ne suis pas d'accord avec M. Davey lorsqu'il dit que c'est plus coûteux, je pense que le subside qu'ils ont dû fournir était de $900,000 par année.

Mais étudions ceci par rapport à la limite de 200 milles mentionnée par M. Davey je pense. Sur le plan international, nous devons tenir compte des îles françaises de Saint-Pierre et Miquelon. Pour en arriver à cette zone économique de 200 milles, il faut une entente entre la France et le Canada afin de déterminer une zone équidistante à cause du fait que Saint-Pierre et Miquelon sont seulement à quelque deux milles de là. C'est un facteur qu'il faut considérer lorsqu'on parle de transport. Étant donné que Terre-Neuve est tout près de la zone française, est-ce qu'il y a eu consultation afin d'assurer un moyen de transport non perturbé, même par bateau, entre ces deux zones. Du point de vue du transport, en tenant compte de la zone économique de 200 milles, qu'est-ce qui a été envisagé pour cette région?

M. Davey: Sincèrement, monsieur le président, je n'ai aucune compétence dans le domaine. Je crois que cela relèverait plutôt du ministère des Affaires extérieures ou peut-être des Pêches.

Ce que je voulais faire ressortir, c'est que, selon le gouvernement de Terre-Neuve, s'il y a une zone de 200 milles, elle aurait une énorme influence sur les pêches et peut-être même sur le potentiel sous-marin, et que cela aurait un effet sur l'évolution du transport, et on devra donc en tenir compte dans toute élaboration de politiques de transport. Également, ce qui est maintenant un fait accompli, c'était la mise en valeur du Labrador: gas, énergie et autres ressources; ce sont aussi des choses dont on devra tenir compte.

[*Texte*]

The Chairman: Your last question, Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Throughout the report there is continuous mention that there has to be co-ordination of effort between the federal government and the provinces. What input is there going to be, and what importance is the provincial categorization of transportation going to have in the over-all transportation policy for Canada—as far as Newfoundland and the Atlantic Region are concerned?

Mr. Davey: I think it has to have extremely large importance. We have well-established mechanisms for consultation with Newfoundland. They are part of the Federal/Provincial Committee on Atlantic Region Transportation; we meet with them at the official and the ministerial level several times a year and, in fact, we asked the Region to give us their views on transportation policy. It would be very interesting if we were to table their documents and recommendations; you would find that they are identical with, or very largely the same as what we have, in fact, come out with.

Also there was a recent meeting in Western Canada of the Westac organization, which grouped a number of provinces and a number of transportation groups there. They came in with their recommendations for transportation policy and, again, there is a great deal of similarity.

There has been consultation, it continues, and it will be very much there in the future. The Minister put it very simply; he said that national transportation policy is not federal transportation policy, it has to be rooted in the views each of the regions has of its economic and social development in the way in which transportation will play a role. So the consultation is there and will continue to be there.

The Chairman: Thank you, Mr. Marshall. Do you have a specific area to jot down that you would like looked into?

• 2110

Mr. Marshall: Northern Newfoundland, Quebec, Labrador, from the sovereignty and development points of view and consultation with the two governments on the Quebec-Labrador highway.

The Chairman: Mr. Douglas.

Mr. Fleming: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Fleming, on a point of order.

Mr. Fleming: How many speakers do you have? We are due to close down at 10 o'clock. I just thought I might get an idea of where it is going to guide my friends before me.

The Chairman: I have about eight more speakers. I am in the hands of the Committee. We have about another hour.

An hon. Member: Is that on the first round?

The Chairman: That is on the first round, yes. Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Thank you, Mr. Chairman. Through you to Mr. Davey, I think we have hit a very important point in Mr. Mazankowski's point of order and Mr. Robinson's questioning. Something I would like to know as of right now, is there any organization, be it a single person or a group of people, that can take a look at a situation when it comes before them, whether it be the abandonment of a branch line or the reduction of service by Air Canada and can say, "No, you cannot do it," and make it stick. I think one of the things we have to have in this country is either a group or a single person with the

[*Interprétation*]

Le président: Une dernière question, monsieur Marshall.

M. Marshall: Tout au long du rapport, on répète qu'il doit y avoir une coordination des efforts entre le fédéral et les provinces. Quelle sera la contribution et quelle importance aura la catégorisation provinciale des transports au niveau de la politique de transport globale du Canada, en ce qui concerne Terre-Neuve et la région atlantique?

M. Davey: Je pense que cela devra avoir une énorme importance. Nous avons des mécanismes de consultation bien rodés avec Terre-Neuve. Ils relèvent du Comité fédéral-provincial sur les transports dans la région atlantique; nous nous rencontrons au niveau des hauts fonctionnaires et des ministres plusieurs fois par année. C'est un fait que nous avons demandé à la région de nous faire connaître son opinion concernant la politique du transport. Ce serait très intéressant si nous présentions leurs documents et leurs recommandations; vous vous apercevriez qu'ils sont identiques ou presque à ceux que, de fait, nous avons présentés.

Il y a aussi eu une réunion dans l'Ouest du Canada avec des organismes de l'Ouest regroupant un certain nombre de provinces et certains groupes de transport. Ils ont présenté leurs recommandations sur les politiques de transport et encore là, il y a beaucoup de similitudes.

Il y a eu beaucoup de consultation, cela continue, et il y en aura encore beaucoup à l'avenir. Le ministre l'a dit de façon très simple; il a dit que la politique nationale de transport n'est pas une politique fédérale. Ou plutôt, elle doit se fonder sur les vues des régions quant à leur développement économique et social dans la mesure où le transport y aura un rôle à jouer. Il y a et continuera d'y avoir consultation.

Le président: Merci, monsieur Marshall. Avez-vous un domaine d'intérêt particulier que vous aimeriez étudier?

M. Marshall: Le Nord de Terre-Neuve, le Québec, le Labrador, du point de vue de la souveraineté et la mise en valeur et de la consultation avec les deux gouvernements sur la route Québec-Labrador.

Le président: Monsieur Douglas.

M. Fleming: Un appel au Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Fleming, un appel au Règlement.

M. Fleming: Combien d'orateurs avons-nous? Nous devons terminer à 10 h 00. J'ai voulu savoir où ça mènerait mes amis qui sont avant moi.

Le président: Nous avons huit autres orateurs. Je suis à la merci du Comité. Il nous reste à peu près une heure.

Une voix: Est-ce que c'est le premier tour de questions?

Le président: Oui. Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Merci, monsieur le président. Une question pour M. Davey. Je pense que nous avons atteint un point très important grâce au rappel au Règlement de M. Mazankowski et aux questions de M. Robinson. Il y a quelque chose que j'aimerais savoir tout de suite; est-ce qu'il y a une quelconque organisation, ne serait-ce qu'une personne ou un groupe de personnes qui peuvent étudier la situation lorsqu'elle se présente à eux, que ce soit l'abandon d'une ligne ferroviaire ou une réduction de service d'Air Canada, et qui puisse dire, «Non, vous ne pouvez pas le faire», et faire respecter sa décision. Je pense

[*Text*]

authority first of all and then the guts to stand up and say it is wrong. Do we have that now or are we going to get it?

Mr. Davey: Mr. Chairman, in relation to branch line the answer is yes, there is a very well defined procedure under which a branch line can be abandoned and that is set out in the act. In relation to service in many cases the answer is no. In terms of rail service it is not possible to abandon that but in cases of many other levels of service the answer is yes, companies can simply abandon them in many cases.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Perhaps I am asking for an opinion. In our particular case in Western Ontario, the railway just up and decided to pull out. That was it. This Committee in previous years paid a visit to our area and put forward to the House of Commons the unanimous decision that that service should be restored in part but it did not seem to do any good. Is this going to continue or in the future are we going to lay down some hard and fast rules? It may not be economic, it may not be in the best interest of the railway or Air Canada but I think we have to start looking at what is in the best interest of the people of Canada to get away from some of this, I believe, hokum that we are receiving from the railways in some instance where they have decided that they are going to withdraw unilaterally a service from a particular area.

Mr. Davey: Mr. Chairman, for the railroads to abandon service there is a well defined procedure that is set out in the act and presumably they went through that. Again, in partial response I would say that one of the objectives of the policy is to see if it is possible to establish levels of service across the country. That is what we are talking about when we talk about accessibility. I do not think we should attempt to promise miracles overnight but we would like to set out to do it systematically. But we will also have to work in very close co-operation with the provinces. The provinces control certain areas of transportation: bus is one of them, rail comes under federal jurisdiction and you have to look at these things in concert.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): If I may, we are going to have to be very, very careful as a Committee, as a government and from your point of view that we do not fragment our policy into regionalization because we have gotten into trouble that way now as you have said with truck transport. Someone starting out from perhaps Mr. Mazankowski's province in wanting to go to Mr. Marshall's province may all of a sudden find himself stopped at Hearst with no licence to go any further. I think we have to emphasize as strongly as possible in this Committee and through the Minister that transportation in Canada is a national policy that we have to get to, a policy that is best for all Canadians and not just for specific areas. I will leave that right there. I want to deviate from that to the question of STOL and the hub-and-spoke concept of air transport. I think we also have to look very closely at a better use of regional air carriers, and particularly the organization of the hub-and-spoke concept, in that they have, over the years, become used to providing service to areas that perhaps large carriers, such as Air Canada and CP Air, certainly would not touch with a 10-foot pole. They have become economical in

[*Interpretation*]

que ce dont nous avons besoin dans ce pays, c'est soit d'un groupe ou d'une personne qui ait d'abord l'autorité et ensuite le courage de se faire entendre et de dire que c'est mauvais. Existe-t-il quelque chose du genre actuellement, ou en prévoit-on?

M. Davey: Monsieur le président, concernant les lignes ferroviaires, la réponse est oui. Il y a une procédure à suivre si l'on veut abandonner un parcours et c'est défini dans la loi. Concernant le service, dans plusieurs cas la réponse est non. En ce qui a trait au service ferroviaire, ce n'est pas possible d'abandonner ce service mais dans plusieurs cas et à beaucoup d'autres niveaux de service, la réponse est oui, les compagnies peuvent simplement les abandonner dans beaucoup de cas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je veux simplement connaître votre opinion. Dans le cas précis de l'Ouest de l'Ontario, la société ferroviaire a simplement décidé de se retirer. C'est ce qui s'est fait. Dans les années précédentes, le comité a visité notre région et a présenté à la Chambre des communes sa désision unanime à savoir que le service devrait être rétabli en partie mais ça ne semble avoir eu aucun effet. Est-ce que cela va continuer ou est-ce que nous allons à l'avenir établir des règles strictes? Ce n'est peut-être pas économique, ça n'est peut-être pas dans le meilleur intérêt des services ferroviaires ou d'Air Canada, mais je pense que nous devons penser d'abord à l'intérêt des gens afin d'éliminer ce genre de problèmes; je pense que les compagnies ferroviaires ont déjà décidé unilatéralement de couper les services dans une certaine région.

M. Davey: Monsieur le président, pour que les compagnies ferroviaires abandonnent un service il y a une procédure très bien définie selon la loi et présumément qu'elles s'y sont conformées. Pour vous répondre de façon partielle, je dirais qu'un des objectifs de la politique est de voir s'il est possible d'établir des degrés de service à travers le pays. C'est ce que l'on veut dire lorsqu'on parle d'«accessibilité». Je ne pense pas qu'on devrait promettre des miracles du jour au lendemain mais que nous devrions nous y mettre de façon systématique. Mais nous devrons aussi travailler en collaboration très étroite avec les provinces. Certains aspects du transport tel que les autobus relèvent des provinces alors que les services ferroviaires sont sous juridiction fédérale et vous devez étudier ces choses-là de concert.

M. Douglas (Bruce-Grey): Si vous me le permettez, nous allons devoir être excessivement prudents en tant que Comité, en tant que gouvernement, et selon ce que vous nous avez dit si nous ne voulons pas fragmenter notre politique en régions à cause des difficultés que nous avons eues dans le domaine du transport par camion. Quelqu'un qui part peut-être de la province de M. Mazankowski à destination de la province de M. Marshall pourrait se faire arrêter à Hearst par exemple et ne pas avoir de permis pour continuer. Je pense que nous devrons vraiment faire comprendre grâce au Comité et par l'intermédiaire du ministre que le transport au Canada est une politique nationale pour le bien de tous les Canadiens et non seulement pour quelques régions en particulier. Je m'arrêterai là. Je vais laisser cette question et parler de l'ADAC et du concept du rayonnement des services aériens. Je crois qu'il nous faut examiner de très près la question d'une meilleure utilisation des transporteurs aériens régionaux, surtout l'organisation du concept du rayonnement des services puisqu'au cours des années ils se sont habitués à desservir des régions que les transporteurs plus importants tels que Air

[*Texte*]

their thinking, particularly in the question of hub-and-spoke and STOL.

• 2115

It seems a little bit strange to me that we have developed in this country an airplane that has been used in many other parts of the world, for instance, Norway, Japan and some of the African countries—have taken the DASH 6 and have organized a fantastic air service on the hub-and-spoke concept, which is being used throughout the United States—yet here in Canada, where we developed this airplane, we have not put it to full use. Now the DASH 7 is coming along and we are looking and saying, "Well, maybe it is not such a good idea," or: "Maybe it will work, and maybe it will not".

It seems to me we have quite a bit of background and authority that we can go to, to see how well it is working in these other countries. My only concern is that in areas such as Mr. Marshall's in Newfoundland, that this type of service would provide the people of that area—and I know it would provide the people from our area—with an exceptional access to the large centres; and not only to the large centres but from area to area.

I think we have to look at it as well by saying: "Is it important that we get people to decentralize?"; and if it is important that we get people from the cities to move out, then we have to get them back in from time to time as well. So I would just ask what the Ministry of Transport has done in investigating the hub-and-spoke concept and—and it is not a good word because it is misconstrued—STOL; that is, the use of an aircraft that will provide a quick access to people in a wide area.

Mr. Davey: Mr. Chairman, I think that the hub-and-spoke concept had its development in Ontario, and the Ministry of Transport worked very closely with the Government of Ontario in the development of that and tried to work again with the Commission by assisting in the assignment of licences.

I think you are quite right. The hub-and-spoke concept is one which is going to play a much larger role in the future in terms of linking communities into the main line of transportation systems.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): There is an old song that says, "Do not wait for spring", but it seems that, in transport policy, we *have* been waiting for spring, and have had such a long winter that people would like to see a little bit of the snow cleared up in the very near future. I would hope that some action will be taken just as soon as is possible to get some of these policies down on paper, so that the people of Canada can see that there is something being done.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Davey: Mr. Chairman, I think I should repeat what I said the other day, that it is true that we are trying to work at the fundamental level in terms of transportation policy but that that does not mean that everything has stopped. Our Ministry has a budget, which is close to $1 billion, that gets spent on a large number of things: on providing ferry service in Newfoundland, on providing airports in every part of the country—and I could go on and give you a long list of things that are going on now. I think that the task is to get on with dealing with specific areas of program and policy but, at the same time, to deal with the fundamental

[*Interprétation*]

Canada et CP Air ne voulaient pas desservir pour tout l'or du monde. Leurs principes sont l'économie surtout dans le cas du «hub and spoke» et de l'ADAC.

Il me semble un peu étrange que nous ayons mis au point dans ce pays un avion utilisé dans d'autres parties du monde, par exemple en Norvège, au Japon et dans certains pays africains, le *Dash* 6, qui offre un service aérien fantastique dans le cas du concept de rayonnement à partir d'un centre et est utilisé à la grandeur des États-Unis alors qu'ici au Canada où on a conçu cet avion, nous ne nous en servons que très peu. Maintenant le *Dash* 7 est au point et nous nous disons, «Eh bien, peut-être que ce n'est pas une mauvaise idée ou peut-être que ça va fonctionner, peut-être pas.»

Il me semble qu'il y a beaucoup de données qui nous permettent de voir que ça fonctionne très bien dans certains autres pays. Ma seule inquiétude c'est que dans des régions telles que celle de M. Marshall à Terre-Neuve, ce genre de service offrirait aux gens de la région un accès exceptionnel aux grands centres; non seulement aux grands centres, mais d'une région à l'autre.

Je crois qu'il faut que nous nous disions aussi: «Est-il important que nous décentralisions?» Et si c'est le cas, si c'est important de faire déménager les habitants des villes alors il faut pouvoir les y ramener de temps à autre. J'aimerais donc vous demander ce que le ministère des Transports a fait dans ce domaine et ce n'est pas le mot juste car il est mal composé l'ADAC; c'est-à-dire l'utilisation d'un avion qui offrira un accès rapide à une grande étendue de terrain.

M. Davey: Monsieur le président, je crois que le principe du rayonnement sur parcours restreints s'est développé en Ontario, et le ministère des Transports a collaboré très étroitement avec le Gouvernement de l'Ontario à cette fin, tout comme il a essayé de travailler avec la Commission en aidant à délivrer les licences.

Je crois que vous avez raison. Ce concept en est un qui va jouer un rôle de plus en plus grand à l'avenir pour réunir les communautés au système principal de transports.

M. Douglas (Bruce-Grey): Une vieille chanson dit: «N'attendez pas au printemps», mais il semble qu'en matière de politique des transports, nous avons attendu le printemps, et l'hiver a été si long que les gens aimeraient bien voir ramasser un peu de neige très prochainement. J'espère qu'il sera possible de prendre des mesures le plus tôt possible et de coucher ces politiques sur papier afin de montrer aux Canadiens que quelque chose se fait.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Davey: Monsieur le président, je crois devoir répéter ce que j'ai dit l'autre jour qu'il est vrai que nous tentons de nous attaquer à la base pour ce qui est d'une politique des transports mais cela ne veut pas dire que tout doit s'arrêter. Notre ministère dispose d'un budget qui est de près d'un milliard de dollars réparti sur un grand nombre de projets: le service de traversier à Terre-Neuve, les aéroports partout dans le pays et je pourrais poursuivre en donnant une longue liste de ce que nous accomplissons déjà. Mais je crois qu'il faut s'occuper maintenant de questions précises, de programmes et de politiques tout en nous

[*Text*]

problem from which they all come, which is a national transportation policy.

Mr. Douglas (Bruce-Grey) One last question, Mr. Chairman, that has to do with the line abandonment by the railways. We heard a lot in our area, when the CNR and CPR pulled out as to how much money they were going to save by not running trains up into the Bruce Peninsula or to Goderich or to Wingham; and there has been a lot of abandonment in Newfoundland. Just how much money did this save and where did it go?

Mr. Marshall: Not very much.

Mr. Davey: In terms of abandonment, Mr. Burgess, who will be here on Thursday, could give you some indication of what it is costing, but in this area, we would be glad to table figures of what it is costing to provide service on some of these limited commuter runs. The Minister was correct in one of his statements when he indicated that the average cost per passenger in some of these runs is more than $6,000 a year. That is lost to the Canadian taxpayer. And these are situations that we will have to look at but equally there are others where the service can be improved and developed.

I think the answer to your question is that the people are saving the money, the Canadian taxpayers, because they have to pick up 80 per cent of all the losses associated with any passenger service deficit or passenger rail deficit.

• 2120

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Well, what people have said to me is, "I did not see the CNR or the CPR cutting their budget."

Mr. Davey: Well, they are cutting their budget. There is a lay-off of 3,000 people on one of the railway lines, and there is a cutback of service on others, and these are very important problems. They are indeed cutting their budget. Their loadings are down and this is a very real problem that is being faced by both railroads.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Fine. And, Mr. Chairman, just in case you have not gathered, STOL and commuter air service, loud and clear.

The Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I will be brief. I just wanted to have it on the record of my area for intensive discussion—or whatever you would call it—for the fall and I would like Mr. Davey to arrange to have the officials within the Department who are most familiar with the urban components of transportation and, also, the jurisdictional authority of the federal government in this field. That is it.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Davey, this is possibly an area that I would like to have looked at further. Last year, the rail passenger subsidies were, I think, $135 million. I think this comes from the report. In 1980 you are talking about something in the area of $300 million, and you also say:

[*Interpretation*]

occupant du problème fondamental qui les sous-tend tous, c'est-à-dire une politique nationale des transports.

M. Douglas (Bruce-Grey): Une dernière question, monsieur le président, qui a trait à l'abandon de services par les chemins de fer. Nous avons beaucoup entendu parler dans notre région, lorsque le CN et le CP ont cessé leurs opérations, du montant qu'ils allaient économiser en ne desservant plus la péninsule Bruce et Goderich ou Wingham; on a abandonné beaucoup de lignes à Terre-Neuve. Pourriez-vous nous dire combien on a ainsi économisé et ce qu'on a fait de cet argent?

M. Marshall: Pas beaucoup.

M. Davey: Pour ce qui est de l'abandon des services, M. Burgess qui sera ici jeudi pourrait vous donner certains détails quant au coût, mais, quant à cette région, nous serions heureux de déposer les chiffres montrant ce qu'il en coûte d'assurer un service de navette. Le Ministre avait raison lorsqu'il a dit dans une de ses déclarations que le coût moyen par passager dans certaines régions est de plus de $6,000 par année. C'est une perte pour le contribuable canadien. Ce sont des situations qu'il va nous falloir étudier de près, mais par ailleurs, certains autres services devront être améliorés et étendus.

Je crois que la réponse à votre question est que les gens font des économies, les contribuables canadiens, car ils doivent payer jusqu'à 80 p. 100 de toutes les pertes qui découlent du service aux passagers.

M. Douglas (Bruce-Grey): Eh bien, ce que les gens m'ont dit c'est: «Je n'ai pas vu le CN ou le CP restreindre leur budget.»

M. Davey: Ils restreignent leur budget. Ils ont mis à pied 3,000 personnes dans le cas d'un seul parcours et il y a eu une diminution de service sur d'autres, tous des problèmes très importants. Ils restreignent de fait leur budget. Leurs chargements diminuent et c'est là un problème très réel auquel doivent faire face les deux compagnies.

M. Douglas (Bruce-Grey): Très bien. Au cas où vous ne l'auriez pas compris, monsieur le président, l'ADAC et le service aérien courte distance sont préconisés.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, je serai bref. Je veux simplement qu'on sache que ma région doit faire l'objet d'une discussion intensive—ou ce que vous voulez l'appeler—à l'automne, et j'aimerais que M. Davey fasse les arrangements pour que les fonctionnaires du Ministère qui s'y connaissent le mieux en questions urbaines de transport ainsi que sur la juridiction du gouvernement fédéral dans ce domaine soient présents. C'est tout.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur Davey, il s'agit d'une question que j'aimerais voir examinée plus à fond. L'an dernier, les subventions pour les services aux passagers étaient de l'ordre, je crois, de 135 millions de dollars. Je crois que cela se trouve dans le rapport. En 1980, vous parlez d'une somme d'environ 300 millions de dollars, et vous dites:

[*Texte*]

. . . if no changes are instituted . . .

I would like to ask you what changes are you contemplating in rail passenger service to cut down the proposed deficit by 1980? And to you, Mr. Chairman, I think that would be one area that I would like to have looked at, although there are two or three other areas. I would like to have Mr. Davey comment on that.

Mr. Davey: Mr. Chairman, one of the problems that we now have with the National Transportation Act is that to get any kind of assistance for rail passenger service the railroads must apply for abandonment of that service. Secondly, they are not allowed to apply any of the subsidies that are going to the railways for acquisition of new capital equipment. The average equipment that we have on the rail passenger side is, I believe, of the order of pretty close to . . . the last new passenger equipment that was purchased was almost 40 years ago.

One of the things that we would like to do would be, first of all, to demonstrate in the parts of Canada where it would appear to make sense that rail passenger can be used, can be used effectively and what is the impact of new modern equipment and better service, and that is one of the Minister's proposals. Secondly, we would like the railroads to see what they can do to combine their service to minimize costs, at the same time improving the service. I think fundamentally what the Minister would really like is an attitude on the part of the railroads that the passenger is going to play an important part in the operations. I think, also, what we would like to do is to prove where passenger service makes sense. A lot of your loss has come from the transcontinental service. They come really because you are running trains in some cases at very awkward hours, there is no way you are going to get service on them, and transcontinental is not the major means of people moving across the country by passenger; this is by air. So it is a case of looking at a whole range of things.

You are saying, what can you do to use the present rail system in the most effective way? What can you do with new equipment, with new service, to make a go of it and, then, how can you re-operate and reschedule these things in a fashion that would both improve the service and cut down the losses.

Mr. Murta: Have you come to any conclusion as to rail passenger service in the more sparsely populated regions of the country—for example, in Western Canada and possibly to a lesser extent in the Maritimes but specifically in Western Canada? Although you obviously did not state it in your report, do you really feel there is a definite need for a transcontinental service in Western Canada? I, for one, feel that if people were allowed to ride free on the trains in Western Canada they still would not ride because it is just not convenient. Is it feasible, for example, to look at continuing such a service out West, or have you come to any kind of conclusions on that?

• 2125

Mr. Davey: Mr. Chairman, I think one of the things on might want to do would be to have a system of linked city fares. In other words, it would be possible to move across the country by train but not necessarily in terms of one train that moved on a continuous basis, let us say on an every day basis, although certainly in the summer you might want to run it a number of times. You may want to

[*Interprétation*]

. . . s'il n'y a aucun changement . . .

J'aimerais savoir quels changements vous envisagez au chapitre des services aux passagers afin de diminuer le déficit envisagé en 1980? Monsieur le président, c'est là un des domaines que j'aimerais que nous examinions bien qu'il y en ait deux ou trois autres aussi. Que pense M. Davey à ce sujet?

M. Davey: Monsieur le président, un des problèmes que nous avons maintenant avec la Loi nationale sur les transports c'est que, pour obtenir une aide pour les services aux passagers, les chemins de fer doivent demander pour abandonner ces services. Deuxièmement, ils n'ont pas le droit de faire une demande de subvention en vue d'acquérir un nouvel équipement. La moyenne d'âge de l'équipement que nous avons pour desservir les passagers est, je crois, de presque 40 ans.

Une des premières choses que nous aimerions faire c'est de montrer que dans certaines régions du Canada, il serait raisonnable de recourir au service de passagers en ayant recours à un nouvel équipement et à de meilleurs services; c'est là une des propositions du Ministre. En deuxième lieu, nous aimerions que les chemins de fer étudient la question de savoir ce qu'ils pourraient faire en combinant leurs services afin de diminuer les coûts tout en améliorant le service. Je crois qu'au fond ce que le Ministre aimerait vraiment c'est que les chemins de fer comprennent l'importance du service voyageurs. Je crois aussi que nous aimerions voir s'améliorer le service aux passagers. Une grande partie des pertes découle du service trans-continental. C'est parce que dans certains cas les trains voyagent à des heures creuses. Il est absolument impossible pour les gens de les prendre et le train trans-continental n'est pas le service de transport principal qu'utilisent les gens pour se déplacer d'un bout à l'autre du pays; ils prennent l'avion. Il s'agit donc d'examiner toute une gamme de questions.

Vous demandez ce qu'on peut faire pour rendre le service ferroviaire plus efficace? Qu'est-ce que l'on peut faire avec un nouvel équipement, avec de nouveaux services, comment réaménager l'utilisation et les horaires de façon à améliorer le service et à diminuer les pertes.

M. Murta: En êtes-vous arrivé à des conclusions quant au service aux passagers dans certaines des régions les moins peuplées du pays—par exemple, dans l'Ouest du Canada et peut-être à un degré moindre dans les provinces maritimes, mais surtout dans l'Ouest? Bien que vous ne l'ayez pas dit dans vos rapports, croyez-vous vraiment qu'il soit nécessaire d'avoir un service trans-continental dans l'Ouest du pays? Pour ma part, je crois que si les gens pouvaient voyager gratuitement sur les trains dans l'Ouest, ils ne les utiliseraient quand même pas parce que cela n'est pas commode. Est-il rentable, par exemple, de continuer un tel service dans l'Ouest, avez-vous tiré des conclusions à ce sujet?

M. Davey: Monsieur le président, je crois qu'une des choses qu'il serait possible d'instaurer serait un système de tarifs urbains réunis. En d'autres termes, il serait possible de traverser le pays en train, mais pas nécessairement sur un train qui voyage continuellement à tous les jours, bien que certainement l'été il serait peut-être souhaitable de l'avoir plusieurs fois. Vous voudrez peut-être adopter ce

[*Text*]

go to what is called this linked inter-city fare system, by which you could certainly travel from Ottawa to Winnipeg, where there might be a break, but you would certainly be able to travel from Winnipeg to Saskatoon and from Saskatoon through to Vancouver, although not necessarily on one continuous train.

Part of the problem is that your transcontinental train gets into Winnipeg at 3 o'clock in the morning and nobody particularly wants to travel at that point in time. There is probably a lower limit at which you should want to provide rail passenger service, but that has to be explored.

Mr. Murta: Right. Well, Mr. Chairman, there is one area I would like to have explored, certainly in the initial exploration, I suppose. I would like to have the people that took direct part in the rail passenger service aspect of the policy paper at some point in the time before the Committee.

Turning to another area, I would like to ask Mr. Davey whether or not he can tell the Committee whether we will have a national ports policy formulated and presented for either public discussion or legislation by this fall. Is this something that we can look forward to?

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Murta, if it is the Committee's wish we had hoped to have Mr. Roy Illing, the marine administrator, come here next week to give you a presentation on what is proposed in this area. I think he would have a better sense of the timing because he has been involved in discussions with the provinces and other groups who would be affected. I think it is the intention to move as quickly as possible on this, but I think it might be worthwhile to ask him. He will be here next Tuesday.

Mr. Murta: I see, fine.

Another area that I had marked down as of partial concern to myself is the whole area of the CTC. That has been pretty well covered, I think, tonight. I would like to go back and reiterate to get clear in my own mind that under the new policy, as it is foreseen by the government, the CTC will not have the same kind of power that they did have. Part of that power, the final say, for example, not the administration certainly, but the decision-making power, will in effect be partially taken away and placed in the hands of the Minister or the people around the Minister, and the CTC will then be used for fact compiling or information. Am I correct in that?

Mr. Davey: Mr. Chairman, I think that would be a misinterpretation. At the present time the CTC has two functions. One of them is a regulatory function, the other is a policy development function. The Minister is saying that he believes the policy development function to be properly that of a minister of the Crown. He is equally saying that the regulatory function should be carried out by a regulatory body such as the CTC, and in fact he would like to strengthen some aspects of the CTC's powers in the regulatory area.

At the same time the CTC functions at the present time as a court of record, a fairly legalistic approach which is so spelled out in the act. He would equally like to see the CTC, in performing its regulatory function, be as accessible as possible to people who need to deal with it, and perhaps less legalistic. Equally, he may well and will probably continue to want the CTC, on request, to provide information and fact finding about some certain areas. That was the general distribution that he was talking about in his proposals.

[*Interpretation*]

que nous appelons le système de tarifs interurbains relié qui permettrait de voyager d'Ottawa à Winnipeg où il y aurait peut-être une pause, mais vous pourriez certainement aller de Winnipeg à Saskatoon et de Saskatoon à Vancouver, bien que ce ne soit pas nécessairement sur le même train.

Une partie du problème provient du fait que le train transcontinental arrive à Winnipeg à 3 heures du matin et que personne ne veut voyager à ce moment-là. Il y a peut-être une limite inférieure de service-passagers mais il faudrait étudier la question.

M. Murta: Très bien. Bien, monsieur le président, il y a encore une question que j'aimerais examiner. J'aimerais que comparaissent devant le Comité les personnes qui ont participé directement à l'étude des aspects du service-passagers dans ce document.

Pour passer à une autre question, je voudrais demander à M. Davey s'il peut ou non dire au Comité s'il y aura bientôt une politique nationale des ports, soit pour un débat public ou sous forme de loi à l'automne. Est-ce là quelque chose auquel nous pouvons nous attendre?

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Murta, si c'est le désir du Comité, nous avions espéré que M. Roy Illing, administrateur maritime, puisse venir la semaine prochaine vous exposer ce qui est prévu dans ce domaine. Je crois qu'il serait plus au courant puisqu'il a participé aux débats avec les provinces et d'autres groupes. Je sais que c'est votre intention de passer le plus rapidement possible, mais je crois que cela vaudrait la peine de le lui demander. Il sera ici mardi prochain.

M. Murta: Je vois, c'est très bien.

Une autre question qui m'intéresse est celle de la CTC. Nous en avons déjà parlé je crois ce soir. J'aimerais y retourner afin de bien comprendre si aux termes d'une nouvelle politique qui a été prise par le gouvernement la CTC ne posséderait pas le même genre de pouvoir qu'elle détient maintenant. Une partie de ce pouvoir, celui de prendre des décisions, lui sera ensuite retiré en partie pour être attribué au Ministre ou aux personnes près du Ministre et le rôle de la CTC se limitera à celui de recueillir des faits et des données. Ai-je raison?

M. Davey: Monsieur le président, je crois que ce serait là une mauvaise interprétation. A l'heure actuelle, la CTC a deux rôles. D'abord, un rôle de réglementation et ensuite un rôle d'élaboration de politique. Le Ministre dit simplement qu'il croit que le rôle d'élaborer des politiques devrait être le sien. Il dit aussi que le rôle de réglementation devrait être réservé à un groupe de réglementation comme la CTC et en fait il aimerait renforcer certains aspects des pouvoirs dont dispose cet organisme.

Par la même occasion, les fonctions de la CTC à l'heure actuelle par exemple, celles d'un tribunal administratif, sont un rôle assez juridique qui figure dans la loi. Il aimerait aussi s'assurer que la CTC remplisse un rôle de réglementation et soit aussi accessible que possible aux personnes qui ont besoin de ses services et qu'en ce sens elle soit moins juridique. Il voudra aussi sans doute que la CTC continue sur demande à fournir des renseignements et des faits sur certaines questions. C'est la répartition générale qu'il envisageait dans ses propositions.

[*Texte*]

Mr. Murta: I see. Are you saying, then, that in effect the CTC will not have any powers taken away from them, as such?

Mr. Davey: No, we are saying that they would continue to function as a regulatory body. In other words, at the moment they are both . . .

Mr. Murta: Is it the policy-making aspect he is taking away?

Mr. Davey: As a policy-making body, he is saying that he believes the policy functions should be properly those of a minister.

Mr. Murta: And the Minister, under the existing act, does not have the power, if he wants to use it, . . .

Mr. Davey: Under the present act it is a confused situation.

Mr. Murta: But he does have the power if he wants to . . .

Mr. Davey: There are things that he can do, but if you take a look at that Section 22, it says that: "the Commission shall . . ." In other words, it is giving clearly to the Commission the responsibility to advise the Minister on a whole range of things. There are various provisions within the act that the Minister can ask, can do this and that and the other, but he says that this is a confused situation and he wishes to have it clarified so that the CTC will function primarily as a regulatory body, administering regulations under policy direction that would be set by government.

• 2130

Mr. Murta: Right. Mr. Chairman, as far as I am concerned and, I think for the information of the Committee, I would like to have—I do not know whether we can—the findings, for example—they may be deemed confidential—of the Snavely Commission or a similar study, similar statistics, into rail costing brought before the Committee for a full discussion.

Mr. Davey: May I ask, Mr. Chairman, what area of rail costing you have in mind?

Mr. Murta: I am thinking of the broad area of rail costing that this Snavely Commission is in at the present time in relation to the movement of wester grain, specifically.

Mr. Davey: Grain, yes.

Mr. Murta: Secondly, I would like the Committee to take a more detailed look at the impact of regional air carrier service into more sparsely populated areas of the country, whether it be STOL or whether it be the existing regional airlines, for example, vis-à-vis moving them on rails or car, et cetera. The third area, which may be a bit ambiguous, but it was brought up in the policy paper, was the effect and what can be done about the effects of strikes in essential services as far as transportation is concerned. That may be an area that would take in other governmental departments, but I think certainly the Committee has an obligation to have a look at that.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Lessard.

M. Lessard: Merci, monsieur le président. J'aimerais demander à M. Davey si, au cours des études qu'il a faites, on a considéré tous les systèmes de transport et fait des comparaisons avec ceux d'autres pays, tels les États-Unis et l'Europe? Est-qu'on a étudié ce qui se passait dans ces pays-là? On y fait quelques références, mais c'est très superficiel. L'expérience acquise dans ces pays pourrait être très utile. A-t-on étudié par exemple les services voya-

[*Interprétation*]

M. Murta: Je vois. Dites-vous donc que la CTC ne perdra aucun pouvoir comme tel?

M. Davey: Non, nous disons simplement qu'elle continuera à remplir son rôle de réglementation. En d'autres mots, à l'heure actuelle il y a les deux . . .

M. Murta: C'est donc la décision qu'il entend prendre?

M. Davey: Il dit en effet qu'à son avis la prise de décision devrait revenir à un ministre.

M. Murta: En vertu de la présente loi, le Ministre n'a pas ce pouvoir, s'il veut l'utiliser . . .

M. Davey: En vertu de la présente loi, c'est assez confus.

M. Murta: Mais il dispose de ce pouvoir s'il le désire . . .

M. Davey: Il peut faire certaines choses, mais si vous examinez l'article 22, il y est dit que: «la Commission devra . . .». Autrement dit, elle donne à la Commission la responsabilité de fournir des conseils au ministre sur une série de sujets. La loi actuelle contient différentes dispositions et, selon le ministre, la situation est assez confuse et il voudrait qu'elle soit clarifiée de sorte que la société fonctionnera surtout comme un organisme de réglementation pour administrer les règlements établis pour appliquer la politique déterminée par le gouvernement.

M. Murta: Monsieur le président, j'aimerais que le Comité puisse examiner les conclusions qui sont peut-être confidentielles, de la Commission Snavely et les différentes statistiques sur les coûts du chemin de fer.

M. Davey: Puis-je demander, monsieur le président, quel aspect des coûts de chemin de fer vous voulez examiner?

M. Murta: Je pense précisément au transport des céréales de l'Ouest.

M. Davey: Oui.

M. Murta: J'aimerais également que le Comité fasse une étude détaillée sur la possibilité d'un service aérien à l'intention des régions les moins peuplées du pays, qu'il s'agisse d'un service ADAC ou d'un service régulier. Nous pourrions examiner les avantages du transport aérien par rapport au transport par chemin de fer, etc. Troisièmement, un aspect qui est peut-être un peu vague mais qui a été soulevé dans le document sur la politique, c'est-à-dire l'effet de grèves dans le secteur des transports. Il se peut que d'autres ministères du gouvernement puissent participer à l'étude de cet aspect-là mais je crois que le Comité a l'obligation de l'étudier.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Lessard.

Mr. Lessard: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Davey if, during the course of your investigation into transport systems, any comparisons were made with other countries. I find a few references to the United States and Europe but they are all quite superficial. I think we could learn a great deal from the experience of others. Was any study given for passenger services, for example and, more particularly, the service provided by buses? I am

[*Text*]

geurs, les systèmes d'autobus? La question qui me revient à l'esprit est le coût relativement faible du transport par autobus; le rapport fait mention que ce système de transport passager par autobus s'est développé au Canada par lui-même, sans l'aide gouvernementale d'aucune façon et que si on le compare aux autres systèmes de transport existants, il est très efficace, très flexible, peut coûteux et fait ses frais.

Cela m'amène à une poser une question: est-ce qu'on pourra vraiment compter que le gouvernement aidera les compagnies de transport par autobus là où c'est possible et avantageux de le faire, de façon à améliorer les services passagers, en particulier dans des régions où les distances moyennes sont d'environ 300, 400 milles maximum, là où ce serait désirable de remplacer le train. Je vous donne un exemple immédiatement: la région du Saguenay Lac-Saint-Jean, le train met 12 heures pour venir à Montréal, en automobile, il en faut quatre. Non seulement il faut 12 heures en train, mais cela côute passablement plus cher que l'autobus pour venir d'Alma ou de Chicoutimi à Montréal. Si le système d'autobus était amélioré, il pourrait peut-être s'améliorer encore de lui-même, mais il le pourrait davantage s'il avait une aide gouvernementale et en venir à réduire ses tarifs et donner un excellent service à la population d'une région comme celle du Saguenay Lac-Saint-Jean. J'imagine que cela s'applique à bien d'autres secteurs. Quand on fait allusion au service possible qui pourrait être donné par autobus, qu'est-ce qu'on envisage vraiment du donner?

M. Davey: Monsieur le président, on envisage peut-être d'explorer ce genre de situation, de voir où c'est possible de remplacer le train par l'autobus et quelles seront les responsabilités du gouvernement fédéral dans ce domaine-là.

Pour le moment les compagnies d'autobus ne s'intéressent pas énormément à l'aide gouvernementale, elles sont très indépendantes, avec raison, mais c'est peut-être un domaine qu'on peut explorer.

• 2135

M. Lessard: Maintenant il y aura effectivement un développement du service du chemin de fer à cause des coûts de transport, de l'énergie, etc. Si on étudie attentivement certaines projections du CPR et du CNR, on se rend compte que ces deux entreprises auront à investir des milliards de dollars. Prenons le cas du CN, je voyais un rapport récemment qui faisait mention d'un chiffre approximatif de 5 milliards de dollars pour les 5 prochaines années, c'est-à-dire un milliard par année pour améliorer l'équipement existant et en acquérir de nouveaux. Ma question est celle-ci: est-ce que nous avons la capacité de produire l'équipement qui serait requis pour faire face à une demande accrue des principales compagnies ferroviaires au Canada, tel que diesel, engin et wagons, en fait tout ce qui est nécessaire à cette industrie du transport par chemin de fer? Est-ce qu'on a cette disponibilité? Est-ce qu'on a aussi envisagé d'établir un système, qui semble être assez populaire en Europe, où des entreprises privées construisent l'équipement roulant et le louent, par exemple des wagons sont construits par une entreprise qui fait tout simplement de la location, elle loue l'équipement aux usagers, une compagnie de pâte et papier, une compagnie d'aluminium, une compagnie de charbon vont louer de cette entreprise les wagons dont elle a besoin à contrat fixe. Est-ce qu'il y a vraiment des avantages à cela?

[*Interpretation*]

struck by the relatively low cost of bus transport; in fact, the report points out that the bus passenger service developed in Canada without any government help and that, in comparison to other systems, it is very efficient, inexpensive, flexible and self-supporting.

In view of this, has the government given any consideration to providing bus companies with financial help for passenger service in areas where the average distance travelled is about 300, 400 miles and the bus would be a very good alternative to the railway system. I will give you a precise example. In the Saguenay-Lac St. Jean area the train takes 12 hours to get to Montreal and in a car, it can be done in four. Not only does the train take this extra amount of time but it costs quite a bit more money than to take the buss from Alma or Chicoutimi to Montreal. It is possible that the service could be improved without government intervention but if government help were to be offered, then it is certain that the rates could be lowered and that an excellent service could be provided for the population of an area like the Saguenay-Lac Saint-Jean district. I imagine that this would also be true of other areas. When you refer to the service that could possibly be provided by bus companies, what exactly are you thinking of?

Mr. Davey: Mr. Chairman, we may be giving some consideration to the type of situation you have described where buses could advantageously replace the train. We would also look into what responsibilities the federal government could assume in this connection.

At the present time, the bus lines are not interested in obtaining grants from the federal government; they are independent and you cannot blame them for that but, perhaps, we could explore this issue further.

Mr. Lessard: Now, the rail services would be given a boost because of the increasing cost of transportation, of fuel and so on. Any study of CPR and CNR projections will show that these two corporations will have to invest billions of dollars. For example, a recent CN report that I read mentioned the round figure of five billion dollars for the next five years, and that means a billion per year to upgrade and to replace their equipment. Here is my question: do we have the industrial capacity to make the necessary equipment in order to answer the increasing demands of the major railways in Canada for diesel engines and boxcars and any other equipment used in that sector? Can these requirements be met? Have you considered a system, which seems to be popular in Europe, where private enterprises build the equipment and then rent it. For example, boxcars are assembled by one company which rents them to pulp and paper compagnies, aluminum mines, coal mines, on a contract basis. Do you see any advantages in this system?

[*Texte*]

M. Davey: En réponse à la première partie de votre question, monsieur Lessard, je peux vous dire qu'il existe toutes ces industries au Canada pour produire presque tout ce dont on a besoin, en effet on les a exploitées jusqu'à un certain point.

Deuxième partie de la question, de plus en plus les chemins de fer louent des wagons pour réduire les montants de capitaux qu'ils doivent dépenser, cela se fait de plus en plus, il y a des compagnies qui louent des wagons.

M. Lessard: Je m'approche maintenant de mon ami, M. Marshall, de Terre-Neuve au sujet du développement de son secteur et j'ai une raison bien particulière pour ce faire, c'est que les intérêts de la région nordique du Québec et de Terre-Neuve sont communs et le potentiel de ces deux régions offre pour le Canada un avenir assez intéressant. Nous avons bâti, au cours des décennies précédentes, une route transcanadienne, il y en a une partie sur l'île de Terre-Neuve, mais Terre-Neuve n'est pas reliée. On l'a reliée à travers le Québec et avec les autres provinces Maritimes. A l'heure actuelle, le gouvernement du Québec est à parachever un tronçon d'environ 135 milles qui va relier Sept-Îles à Mingan. Il ne reste que quelques milles à compléter et l'alphaltage est fait dans une bonne proportion et une autre partie sera couverte, de Mingan à la frontière du Labrador, je ne sais pas trop combien de milles il restera. Mais cette route est construite par le gouvernement du Québec seul, il n'y a pas que je sache de participation fédérale. Est-ce que le fédéral, dans cette nouvelle politique, pourrait envisager ou envisagerait de participer au parachèvement de cette route, de façon à relier le plus rapidement possible avec le continent, avec la terre ferme, les résidants de Terre-Neuve par une voie terrestre pour le transport par camion, automobile et autres, comme première étape? Est-ce qu'on a étudié cette possibilité-là, est-ce qu'on a négocié, est-ce qu'on a l'intention de négocier avec Québec et Terre-Neuve pour participer au parachèvement de ce tronçon le plus rapidement possible?

M. Davey: Le gouvernement de Terre-Neuve et le gouvernement de Québec ont demandé au gouvernement fédéral d'explorer avec eux-mêmes les possibilités de ce chemin, de cette route à Terre-Neuve-Québec. A l'avenir, nous allons explorer avec eux les possibilités de cette route, parmi les autres priorités que nous aurons pour cette région.

• 2140

M. Lessard: Il n'y a pas de chemin de fer sur la Basse Côte-Nord, à partir de Tadoussac, il n'y a pas de chemin de fer le long de la côte, il y a deux voies ferrées qui pénètrent à l'intérieur pour l'exploitation des ressources, mais elles appartiennent à des compagnies privées. Est-il logique de prévoir qu'un chemin de fer sera construit le long de cette Basse Côte-Nord. Ceci exigerait qu'on traverse quelque part au Saguenay ou qu'on construise un pont à l'embouchure du Saguenay, sujet qui est discuté depuis des années, soit un pont pour le trafic routier, soit un pont pour le chemin de fer, qui enjamberait le Saguenay en quelque part; c'est un projet audacieux parce que c'est quand même assez large et assez difficile à traverser. Est-ce qu'un tel projet est envisagé, est-ce que c'est une possibilité? Ou faudra-t-il définitivement choisir une voie plus au nord pour transporter par chemin de fer le produit des ressources qui s'y trouvent et relier la population qui a besoin de ces ressources-là? Quelles seront les options qui pourront s'offrir et quel sera le choix éventuellement?

[*Interprétation*]

Mr. Davey: In answer to the first part of your question, Mr. Lessard, Canadian industries produce all the goods that are necessary and, in fact, sometimes these goods are exported.

As to the second part of your question, more and more railway companies are renting boxcars in order to reduce their capital expenditures.

Mr. Lessard: I would like to come back to something my colleague, Mr. Marshall from Newfoundland, brought up about development in his area. I have a particular reason for doing so, because the northern region of Quebec and Newfoundland share certain interests and the potential of these two areas certainly is interesting. Over the past several decades, we have built a trans-Canada highway. A part of that highway has been paved on the island of Newfoundland, but it has not been linked to the mainland. However, the highway has been linked throughout Quebec and the maritime provinces. At the present time, the Government of Quebec has almost finished a section of highway about 135 miles long which will link Sept-Îles and Mingan. Only a few miles remain and the paving is almost finished. That takes care of another area, from Mingan to the Labrador border, and I do not know how many miles be left. But this highway has been completely built with funds from the Province of Quebec and, as far as I know, there have been no federal funds. Will the federal government, with its new transport policy, consider funding this project in order to complete the building of this link as soon as possible between the mainland and Newfoundland? Has this project been studied? Are there any negotiations under way with the Province of Quebec and Newfoundland in order to finish off this section of the highway as soon as possible?

Mr. Davey: The Governments of Newfoundland and Quebec have asked the federal government to look into this possibility together. We will study these possibilities in the future, but there are other priorities in this area.

Mr. Lessard: There is no real road around the lower north shore from Tadoussac. There are two lines leading into the interior for industrial purposes but they belong to private companies. Do you foresee the building of a railway line along the lower north shore? This would mean crossing the Saguenay River somewhere or building a bridge at the mouth of the river. The subject of building a bridge for a highway or for railway traffic has been discussed for years. It is a bold project because the river is fairly wide and difficult to cross. Have you given any thought to this possibility? Or would you build a railroad in the north linking the resources and the population that requires them? What are the options that are available to you and which one will you choose?

[*Text*]

M. Davey: Monsieur le président, j'ai l'impression que l'eau est le meilleur lien entre ces régions et le bateau, le meilleur moyen de transport. Pour ce qui est des chemins de fer, j'ai des doutes.

M. Lessard: Monsieur le président, j'aurais bien d'autres questions, mais je vais revenir à ce que disait mon ami, M. Marshall tout à l'heure, et je partage son point de vue. Le principe est écrit textuellement dans ce projet, on veut, entre autres, faire du transport un outil de développement régional. Je suis entièrement d'accord et je vais m'intéresser grandement à tout développement de nos politiques de transport dans ce domaine, puisque je représente une partie du Nord du Québec. Je pense que je devrai y consacrer beaucoup de temps et à l'automne, quand nous reviendrons je serai probablement un de ceux, avec M. Marshall, qui seront très intéressés à étudier les implications du ministère du Transport et de son développement du système de transport dans le développement regional comme tel. Une des questions fondamentales qui se pose à ce moment-ci . . . how far are we ready to commit our dollars to that objective.

The Chairman: Thank you, Mr. Lessard. Mr. Fleming.

Mr. Fleming: Thank you, Mr. Chairman. At the start I want to say that I really do not have questions for Mr. Davey, but I want to make a couple of comments, if I could, and make a suggestion or two on what I hope will be part of the course the Committee takes. I was very pleased, as I am sure the other members were, that we had a chance earlier this evening before the meeting to meet the new Deputy Minister of Transport. He has quite a job ahead of him. He is not without experience in the government. I am sure it was the challenge he has ahead of him that took him away from this meeting, but I hope that Mr. Davey will pass along to him, and he will consider, the various views being made. I am sure if I dared to think of putting myself in the position of a Deputy Minister and listened tonight, I would find things almost as piecemeal as some of the transportation policy in Canada is, but indeed the advice of backbenchers, I think, can go a long way to letting the Department know exactly where the shortcomings and problems are.

I want to say that areas of interest to me, which are not of particular concern to my constituents, but ones which I think must be solved, where there have been serious inequities and problems, are, for instance, freight rates and costs on the Prairies especially. I look forward to the Committee's going into that in some depth. The rail passenger service, and as was suggested a couple of meetings ago, the problem of moving passengers and freight at the same time. I would really like somebody to give us some examples of the problems there. We have to understand the problems and we just cannot be told over-all. Give us a point-to-point example and show us what the problems are, suggest how they could be worked around, how they could not, and how different seasons of the year will affect them. I also think rail passenger service—I am not encouraged so far that the Department is convinced that it is going to be an economic as well as successful way of moving people—has a lot more potential than is being taken up at the moment, so I would like to see how rail passenger service can be integrated with bus service. We seem to have a tough time getting a grip on bus service and yet it is the most efficient system. Why can it not be tied in with rail

[*Interpretation*]

Mr. Davey: Mr. Chairman, I think that the river is the best link between these areas and that the best means of transportation is boat. I have my doubts about railroads.

Mr. Lessard: Mr. Chairman, I have many other questions but I would like to come back to what my colleague, Mr. Marshall, was saying a while ago, and whose opinion I share. One of the principles found in his policy report concerns transport as a means of regional development. I am in total agreement with this principle and I will observe with interest the development of a policy in this area because I represent a northern constituency in the Province of Quebec. I feel that we should study this closely and, when we return in the fall, I will probably join Mr. Marshall and others who will wish to examine the applications of the department of Transport policy concerning transport as an instrument of regional development. Now, one of the basic questions . . . Combien d'argent avez-vous l'intention de dépenser afin d'atteindre vos objectifs?

Le président: Merci, monsieur Lessard. Monsieur Fleming.

M. Fleming: Merci, monsieur le président. Avant de commencer, je voudrais préciser que je n'ai pas de question pour M. Davey, mais que je voudrais simplement faire quelques observations si vous le permettez et je voudrais faire quelques propositions à l'intention du Comité. J'étais très heureux, tout comme les autres membres du Comité d'avoir eu l'occasion avant la réunion de faire la connaissance du nouveau sous-ministre des Transports. Il entreprend un travail assez difficile mais il n'est pas sans expérience dans l'infrastructure gouvernementale. Je suis certain que c'est le défi auquel il fait face qui l'a empêché d'assister à la réunion, mais j'espère que M. Davey lui fera connaître les opinions que nous exprimons ce soir. Si j'osais me mettre dans la peau d'un sous-ministre, afin d'entendre ce qui sera dit ce soir, je constaterais que les choses sont aussi disjointes que la politique des transports au Canada. Cependant, l'opinion de simples députés peut je crois être utile au ministère.

Ce qui m'intéresse particulièrement, sans que cela relève de ma circonscription, ce sont les tarifs de transport de marchandises et les coûts dans les régions des Prairies et les disparités qu'on y trouve. J'espère que le Comité examinera ce problème en détails. Aussi, je voudrais discuter du transport des voyageurs et du problème qui a été soulevé il y a quelques réunions, le transport des voyageurs et de la marchandise. Je voudrais que l'on nous donne des exemples concrets. Nous devons comprendre le problème et nous ne pouvons pas le faire si nous avons une simple vue d'ensemble. On pourrait nous parler d'exemples concrets et de leurs solutions ainsi que de l'aspect saisonnier. Je crois que le transport des voyageurs par voie ferrée—et je ne partage pas l'opinion du ministère pour ce qui est de ses avantages—n'a pas été exploité et je voudrais savoir comment on pourrait intégrer le transport par rail et le transport par autobus. Il paraît que nous ne sommes pas tellement au courant du transport par autobus et pourtant, c'est le réseau de transport le plus efficace. Ne pourrait-on pas le lier au réseau ferroviaire de transport des voyageurs pour lui donner une envergure nationale au moyen de subventions accordées conditionnellement afin de forcer

[*Texte*]

passenger service and why can there not be some national direction, if only through subsidies available under certain conditions, to force the provinces and municipalities that have some control over bus services in their regulations to go in that direction?

• 2145

I also would be very interested in hearing about STOL aircraft. I have about a third of the employees of De Havilland Aircraft, which the Government of Canada now owns, in my riding. But I want to see the economics of that case. I do not suggest we would be putting bad money after poor planning, to start with, because STOL has a lot of potential. But I think if we are going to sell it the time has come to convince people that something good is there, and we have not had the full story on that.

I hope there will be a comparison made. For instance, I have spoken in the House two or three times on passenger service being cancelled in Southwestern Ontario, and Mr. Douglas referred to that a while ago. I wonder how much money we lost and what kind of passenger service potential there is there versus transcontinental. I do not suggest that Southwestern Ontario should get it and that on a national basis it should be lost. But this is a cancellation of something that was a major service to people who are now basically isolated from transportation services in the population heartland of Ontario. It may be a minor loss compared to the loss of a transcontinental service which serves fewer people per week than that, sir. But I think we should have the statistics available to talk about. I know some of it will be outdated but at least it will show us what the situation was at that time.

Having said all that, what I want to do now is put a pitch in for my colleagues because I am very concerned and interested in areas in which they have an interest, if they are not from large urban centres. But I am very anxious, if we are going to try to tackle urban transit, if we are going to try to deal with an area that could involve massive federal financial participation, that we try to get some input from the levels of government that we are dealing with on this.

What I suggest is—and forgive me for suggesting my own community of Metropolitan Toronto—that we must take one urban centre and, for instance, over just a couple of meetings—and these would be very important meetings if it helps us—iron out where we can go in assisting a deficient movement of people, involving energy conservation and a system that will convince them to get out of their cars.

I would like to see us take one urban centre; I suggest Toronto but it can be another. I suggest Toronto because Toronto really has as much of a dilemma as any major urban centre in Canada today. I think we should call in the officials of Go-Ontario and ascertain how rail passenger commuter service has worked, which has been in operation for three or four years in Ontario. We should have comparisons made with the Chairman of the Toronto Transit Commission to ascertain subway costs now and then, how efficiently they are moving people in relation to population, and how much their travelling public has increased? We should hear the story of the Chief of Traffic and Roads in Metropolitan Toronto, which is in basic disagreement with the Chairman of the Toronto Transit Commission.

[*Interprétation*]

les provinces et les municipalités à imposer des mesures de réglementation dans ce domaine.

Je m'intéresse aussi grandement à l'ADAC. Environ le tiers des employés de la compagnie aérienne de Havilland, qui appartient maintenant au gouvernement du Canada, sont de ma circonscription. Je veux connaître les facteurs économiques de ce cas. Malgré les lacunes en matière de planification, l'apport de fonds est nécessaire, car l'ADAC offre beaucoup de possibilités. Cependant, si nous voulons avoir du succès, le temps est venu de faire connaître les avantages du système.

J'espère qu'une comparaison sera faite. Par exemple, j'ai parlé à la Chambre à deux ou trois reprises de l'annulation du service de passagers dans le sud-ouest de l'Ontario, et M. Douglas a mentionné cette question il y a quelque temps. Je me demande combien d'argent nous avons perdu et quelles sont les chances de succès d'un service de passagers par rapport à un service transcontinental dans cette région. Je ne dis pas que le sud-ouest de l'Ontario devrait obtenir des services au détriment du reste du pays. Cependant, il s'agit de l'annulation d'un service très important pour des populations isolées dans le centre de l'Ontario. Il s'agit peut-être d'une perte mineure par opposition à la perte d'un service transcontinental qui dessert encore moins de personnes par semaine. Mais je crois que nous devrions obtenir des statistiques à cet égard. Je sais qu'une certaine partie de celles-ci seront périmées, mais au moins elles pourront nous indiquer la situation à un certain moment.

Ceci dit, je veux maintenant parler au nom de mes collègues parce que je m'intéresse grandement aux régions qui les intéressent, s'ils ne proviennent pas de grands centres urbains. Si nous voulons nous attaquer au problème du transport urbain, question qui pourrait entraîner une participation financière massive de la part du gouvernement fédéral, je crois que nous devons avoir des consultations avec les différents paliers gouvernementaux.

Je propose donc que nous étudions un centre urbain, par exemple, au cours d'un certain nombre de réunions, et pardonnez-moi si je propose ma propre communauté, Toronto métropolitain. Ces réunions seraient très importantes et nous aideraient à déterminer ce que nous pouvons faire pour conserver l'énergie et mettre sur pied un système qui convaincra les particuliers d'abandonner leurs voitures.

J'aimerais que nous étudions un centre urbain; j'ai proposé Toronto, mais tout autre conviendrait. J'ai proposé Toronto parce que Toronto a les mêmes problèmes que tout autre grand centre urbain du Canada aujourd'hui. Je crois que nous devrions appeler les fonctionnaires de Go-Ontario à comparaître, afin qu'ils nous expliquent le fonctionnement de leur service ferroviaire de passagers qui fonctionne depuis déjà trois ou quatre années en Ontario. Nous devrions aussi consulter le président de la Commission de transport urbain de Toronto, afin qu'il nous indique les coûts actuels du métro et l'efficacité du service dans une ville en pleine expansion. Nous devrions consulter le chef de la circulation et des routes de Toronto qui n'est pas d'accord avec les opinions du président de la Commission

[*Text*]

And perhaps we should throw into that grouping also the issue of STOL aircraft between Montreal and Ottawa so that we can ascertain how much it costs per mile, how much it has grown and what the problems are. And I think we can handle a couple of those each meeting. We are really going to start hearing something on what was started three or four years ago, because STOL is a couple of years old now and Go-Ontario is three or four years old. For instance, in Ontario we had a provincial government decision four years ago to stop a major expressway and move away from road travel. That same government announced yesterday that they want to remove the sales tax so that they can sell more cars. We have a lot of inconsistencies here that I think we can best iron out. I know our officials are dealing with them but I think, as backbenchers and members of Parliament, it would be useful to take one urban area and say, all right, you are the Director of Roads and Traffic, why are you such a proponent of highways and expressways? Then we should hear the TTC in that same area to see why subways are no longer practical because of costs and why urban light rapid transit might be. Then we should put that opposite the passenger service. We have some example of people saying this is the direction we should go but none of them have been quite able to figure out how it should go, despite several years of trying.

I just think it would be very useful for us from that point forward to say, all right, here is the area where maybe federal dollars can best be used, and we can give some guidance to our municipalities by saying that is where most of our dollars are going to be available. And I think we cannot do that until we have an idea where it is going and where it is not.

The Chairman: Thank you, Mr. Fleming. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my apologies for not being with you for the next several weeks. I know . . .

An hon. Member: Again?

Mr. Benjamin: . . . my colleagues appreciate the reasons for it.

An hon. Member: The next several weeks?

Mr. Benjamin: For the last several weeks. And if you are unlucky, I am going to be with you continually from now on.

An hon. Member: Do not tell me that you are announcing the adjournment of the House.

• 2150

Mr. Benjamin: If I ask some questions or go into certain areas that have been discussed, I apologize ahead of time. I am trying to catch up. I take it the Committee is endeavouring to sort out areas to be looked into over the next several months. In the documents the Minister tabled in the House and presented to us, there are some statements or opinions or allegations or proposals for policy put in there and no evidence to support them has been provided. I would like to ask Mr. Davey through you, Mr. Chairman, concerning some of these bald assertions—that is the way I read them in any event—what the justification is for them and the evidence to support them.

[*Interpretation*]

du transport urbain de Toronto. Nous devrions aussi peut-être connaître l'opinion de ce groupe relativement à l'établissement d'un service d'ADAC entre Montréal et Ottawa afin que nous puissions déterminer son coût par mille, sa taille actuelle, et ses problèmes. Je pense que nous pouvons discuter de deux ou trois de ces questions à chaque réunion. Ce que nous ferons, effectivement, sera d'étudier un projet qui a commencé il y a trois ou quatre ans, parce que l'ADAC a déjà quelques années et que Go-Ontario existe aussi depuis trois ou quatre ans. Par exemple, le gouvernement provincial a décidé il y a quatre ans d'interdire la construction d'une voie rapide principale et de s'éloigner du transport routier. Ce même gouvernement a annoncé hier qu'il veut supprimer la taxe de vente en vue de vendre plus de voitures. J'aimerais bien connaître la raison d'être de ces décisions contradictoires. Je sais que les hauts fonctionnaires s'occupent de cette question, mais je crois que nous, les députés, devrions étudier une région urbaine et nous poser certaines questions: pourquoi le directeur de la voirie est-il en faveur de la construction de tant de voies rapides? Ensuite, nous devrions discuter avec la Commission du transport urbain de Toronto de cette même question en vue de déterminer pourquoi les métros ne sont plus pratiques et pourquoi le transport léger et rapide pourrait l'être. Ensuite, nous pourrions établir ce service conjointement avec le service passager. Certaines personnes ont dit que nous étions sur la bonne voie, mais personne n'a été capable de nous dire quoi faire, malgré plusieurs années d'essais.

Je crois que nous aurions intérêt à dire comment dépenser les dollars fédéraux. Ensuite, nous pourrions dire aux municipalités quel est le domaine pour lequel la plupart de nos dollars seront disponibles. Et je crois que nous ne pouvons pas faire cela avant que nous ayons une certaine idée des avantages et des désavantages d'un tel système.

Le président: Je vous remercie, monsieur Fleming. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je regrette de n'avoir pas été présent depuis quelques semaines. Je sais que . . .

Une voix: Encore?

M. Benjamin: . . . mes collègues comprennent mes raisons.

Une voix: Quelques semaines?

M. Benjamin: C'est exact, et si vous êtes chanceux, je serait avec vous continuellement à partir d'aujourd'hui.

Une voix: Ne me dites pas que vous annoncez l'ajournement de la Chambre.

M. Benjamin: Si je pose quelques questions ou que je mentionne certaines questions qui ont été discutées, je m'excuse d'avance. J'essaye de me mettre au courant. J'imagine que le Comité essaye de décider des questions qu'il faudra étudier au cours des prochains mois. Les documents que le ministre a déposés à la Chambre et nous a présentés contiennent certaines déclarations, opinions, allégations ou propositions de politique, mais aucune preuve à leur appui n'a été fournie. Monsieur Davey, comment justifiez-vous certaines de ces assertions gratuites, c'est ce qu'elles sont selon moi, et quelles sont les preuves à leur appui.

[*Texte*]

On page 25 of the *Transportation Policy, A framework For Transport in Canada*, we read:

> The continued viability of competitive private enterprises in transport is therefore judged to be a sound objective of national transportation policy.

I would like to have the evidence and the background material that would cause the writers and the propounders of this to arrive at that conclusion. Since Canada and the U.S. are probably the only two major countries left in the whole globe that still rely on that, I would like to know what the evidence is to show that all the other countries are so dumb as to have got rid of the private enterprise concept in transportation.

Mr. Davey: I think it would not be very hard to show you the deficits associated with a large number of the publicly run transportation systems in different parts of the world, but I do not think that was particularly the basis of the statement there.

Over the last period of time we have been involved in the study we have been looking at the transportation service that is provided. I think in the passenger study Mr. Baldwin indicated that the service provided was pretty well independent of whether it was a public company or some private company. The general level of service was approximately the same. This was really a general assessment, that if you are going to have a good transportation system, the improvements have come through a competitive situation in some cases, new technology being introduced, or a pursuit of increased efficiency or reduced cost in some cases.

What it equally said was that while you have the pursuit of the dollar, if you like, as a motive for provision of transportation service, you equally must have, and it is stated in one of the principles, a recognition that certain levels of service have to be maintained and that certain national objectives have to be met.

Mr. Benjamin: I was hoping you would also say that you and your other officials would be prepared to provide the Committee with the material that caused the conlcusion in that paragraph.

Secondly, I would like to know whether in private or public transportation policy or transportation thrust in any nation of the world, no matter of what political stripe, there is not a deficit, whether it is in the U.S.A. or Canada or Germany or Sweden or England, that in total there is a deficit in their total transportation system. Would you agree that if private enterprise carriers, whether they are buses or airlines or railways, had to provide all their own facilities to operate their own enterprise as a private enterprise, it would be an economically profitable and viable entity?

Mr. Davey: It would vary. Our assessment is that the bus companies are operating at a profit and are receiving no subsidies whatsoever.

Mr. Benjamin: Are you telling me that if CP Air or Greyhound had to provide their own airlines, their own airports, their own navigational facilities, the whole bit, their own air traffic control, they could be viable?

[*Interprétation*]

La page 25 de la Politique du transport, Charpente du transport au Canada, se lit partiellement comme suit:

> La rentabilité continue des entreprises privées se faisant concurrence dans le domaine du transport est donc considérée comme étant un objectif valable pour une politique nationale du transport.

J'aimerais connaître les preuves à l'appui de cette assertion et les documents de base qui auraient porté les personnes qui l'ont rédigé et ceux qui la soutiennent à arriver à cette conclusion. Étant donné que le Canada et les États-Unis sont probablement les deux seuls pays importants du monde qui souscrivent à ce principe, j'aimerais connaître les preuves qui démontrent que tous les autres pays sont assez étourdis pour avoir abandonné la notion de l'entreprise privée dans le domaine des transports.

M. Davey: Je ne crois pas qu'il serait si difficile de vous indiquer les déficits associés avec un grand nombre de systèmes de transport public dans différentes parties du monde, mais je ne crois pas que c'était le fondement de cette déclaration.

Depuis quelque temps, nous avons étudié le service des transports que nous fournissons. Je crois que dans son étude des services de passagers, M. Baldwin a affirmé que les services fournis variaient très peu selon qu'ils étaient fournis par une compagnie publique ou une compagnie privée. Le niveau des services était environ le même dans les deux cas. D'une façon générale, un bon système de transport requiert une situation concurrentielle, une technologie à l'avant plan du progrès, une efficacité toujours meilleure et des coûts réduits.

Nous avons aussi dit que même si la rentabilité doit nous guider, il faut aussi reconnaître, et ceci est un des principes, que certains services doivent être maintenus et certains objectifs nationaux satisfaits.

M. Benjamin: J'espérais que vous diriez aussi que vous et vos hauts fonctionnaires seraient disposés à fournir au Comité les documents qui vous ont permis d'arriver à cette conclusion.

Deuxièmement, les compagnies de transport ne sont-elles pas toujours déficitaires, qu'elles soient privées ou publiques dans n'importe quel pays du monde, quelle que soit son adhésion politique, que ce pays soit les États-Unis d'Amérique, le Canada, l'Allemagne, la Suède ou l'Angleterre? Croyez-vous qu'il serait économiquement rentable pour les sociétés exploitantes privées, qu'il s'agisse de compagnies d'autobus ou de compagnies aériennes ou ferroviaires, de posséder leur propre équipement?

M. Davey: Tout dépend. Les compagnies d'autobus travaillent à profit sans recevoir aucune subvention.

M. Benjamin: Me dites-vous que si CP Air ou Greyhound devait avoir ses propres avions, ses propres aérogares, ses propres installations de navigation, son propre contrôle du trafic aérien, elles seraient toujours des entreprises rentables?

[*Text*]

Mr. Davey: It depends on where you are in the system. The point we are making in the policy is that there are some parts of Canada where it can be viable and some places where it cannot. What you have to do is try to ensure that in the parts where they are viable or where they can be viable, they do pay their way so that you have the resources in order to develop the parts where there is no way they are ever going to be viable.

Mr. Benjamin: What I am asking is, has the department, the officials and the Minister and the government, taken a hard look at this fundamental change? Is there any longer in Canada a proper place for (a) competition (b) profitability in transportation as a total?

• 2155

Mr. Davey: What we have said there, Mr. Benjamin, was that if you look at transportation in Canada as a whole, there are probably in excess of 40,000 transportation companies if you include all the railways, all the trucking companies or what have you. Now, the idea that they could be administered as a public enterprise would seem to be as a public enterprise would seem to me to be an administrative nightmare. There is no way you could do it in any effective way.

What the government has said is that where there is a competitive market, it can be an effective means of setting rates and levels of service. This is a general view espoused by people that work in the transportation field who require service: users, shippers and carriers. We have this from people in Western Canada, people in the Atlantic Region and where have you. In other words, where there is a competitive situation, it can be effective in terms of setting rates and in setting levels of service. Where there is not, you then have to ensure the protection of the carriers.

The fundamental problem, it would seem to us at this point in time in Canada, is not a question of public ownership or private ownership; the question is whether or not you will establish the levels of service that Canadians need in terms of the fact that we are a developing country. If you went into the business of nationalizing any aspect of the transportation system, it would take you five years, ten years to absorb it and then you would have to ask yourself the question: what would you have done in terms of improving the level of transportation service. That was the basis of the comments in the study.

Mr. Benjamin: I am sorry, I apologize. I should have been more clear about the kind of framework I am talking about. I am not talking about all modes of transportation and nationalize them. I am not talking about that at all. You would have a whole series of levels of transportation ownership, municipal, provincial, federal, some private. In the context of today's kind of travel and the technology that is there without even any further developments, if you take a high density, thickly populated, large geographical area like the northeast quarter of the United States, major airlines, railroads and some trucking companies are in extreme difficulties right now with the essence of what, in the traditional terminology of competition and economic viability, they have a mess that makes ours look small in comparison. The officials, researchers and the drafters look into some fundamental departure from that kind of a direction and it seems to me this is just keeping us in the same direction we have been in.

[*Interpretation*]

M. Davey: Tout dépend. Nous estimons que certaines parties du Canada sont rentables au point de vue transport et que d'autres ne le sont pas. Il faut s'assurer que dans les régions où ces compagnies sont rentables ou où elles peuvent être rentables, elles assument leurs propres dépenses de façon à ne subventionner l'exploitation que dans des régions du Canada qui ne seront jamais rentables.

M. Benjamin: Ma question est la suivante: le ministère, les fonctionnaires, le ministre et le gouvernement ont-ils étudié soigneusement ce changement fondamental? Y a-t-il encore place au Canada pour (a) la concurrence et (b) la rentabilité dans le domaine de transport en général?

M. Davey: Nous voulions dire, monsieur Benjamin, qu'il existe probablement plus de 40,000 compagnies de transport au Canada, compagnies ferroviaires, de camionnage, etc. Ce serait un cauchemar administratif que de les diriger comme une entreprise privée. Il est impossible de faire cela de façon efficace.

Le gouvernement pense que la concurrence permet de fixer les tarifs et les niveaux de services. C'est aussi l'opinion générale des utilisateurs, des expéditeurs et des sociétés exploitantes, du moins des habitants de l'ouest canadien, de la région de l'Atlantique et des autres régions du Canada. En d'autres mots, une situation concurrentielle peut être efficace pour établir les tarifs et les niveaux de services. Si elle ne l'est pas, il faut aider les sociétés exploitantes.

Selon nous, le problème fondamental au Canada actuellement ne touche pas à la question des secteurs publics ou privés; il s'agit plutôt de déterminer si l'on fournira le niveau de services dont les Canadiens ont besoin étant donné que nous sommes un pays en voie de développement. Il faudrait cinq ans pour nationaliser tout le système de transports, dix ans pour l'absorber, sans être sûr d'avoir amélioré le niveau des services. Cette considération constitue le fondement des observations de l'étude.

M. Benjamin: Je m'excuse, j'aurais dû m'expliquer plus clairement. Je ne parlais pas de tous les moyens de transport et de leur nationalisation. Je ne parlais pas de cela du tout. Il faudrait tenir compte des différents propriétaires, municipalités, provinces, gouvernement provincial et privé. A la lumière des moyens de transport actuels et de la technologie existante, si vous considérez une grande région géographique très peuplée comme la région nord-est des États-Unis, les principales compagnies aériennes et ferroviaires, ainsi que certaines compagnies de camionnage, ont d'énormes difficultés actuellement à cause de la concurrence et de la rentabilité. Les fonctionnaires et les chercheurs veulent s'éloigner de ce genre d'orientation et il me semble que cette proposition ne change d'aucune façon notre orientation.

[*Texte*]

Mr. Davey: I think what we looked at, Mr. Benjamin, was: what did you need in terms of ensuring that Canada would have a transportation system designed to meet this sort of need? Our starting point was: what needs have to be met in terms of people who are likely to be moving goods that had to be moved. Then we looked at what these levels of service that were being provided by public and private carriers and we asked the question: would you have been any better to go into total nationalization of all companies or to give the present Crown corporations back to private enterprise? Our feeling was, no; you need companies that can sort of set national levels of service and Air Canada and CN have assisted in doing that. Equally, the question is: would you gain very much if you were to go into systematic nationalization of the other companies? Again, the answer was no.

Now, we looked at what was taking place in the Northern United States and you cannot make a blanket assumption that what is happening there is the result of competition sort of by itself. It is as a result of a large number of factors that have been taking place there. There was the fundamental problem in that part of the country that the transportation system was not adapting to the changes that were taking place. You can find a range of situations where small companies make a great deal of profit in terms of providing transportation service and others where there is no way they are going to make a profit.

What we are concerned with is how do you provide the levels of service that are needed in Canada, what appears to be the best mix, and it appeared to us that based on the record, the answer was not that you were not going to improve very much by changing the present mix of transportation companies.

Mr. Benjamin: Well, the paper also mentions the business of public utility which does not necessarily mean total nationalization, giving rise to serious problems. My question is problems for whom? It may be problems for a railway or airline management, but it may be very good for the public.

Mr. Davey: Yes.

• 2200

Mr. Benjamin: And if what is being said here and what you have just said is logical, then I presume you would also agree that it would be equally logical in a high-density, high-traffic system to have competing sewer systems, competing water systems, competing highways and competing telephone lines. It is a utility in terms of the essential needs of all the public.

Mr. Davey: Mr. Benjamin, if you were to put everything as a utility, I would tend to agree with you, but we do not. Take as an example the railroad as a utility. If you turned that into a utility operating on a fixed basis that would be fine if it existed in isolation, but it does not. It competes at one end with water and at the other end with trucks, and it has to have a certain flexibility. What you then end up with, if you followed your statement to its logical conclusion, is you would have to create a utility involving the trucking industry on one end at the water on the other which competes with it.

[*Interprétation*]

M. Davey: La question, monsieur Benjamin, était de déterminer comment on peut assurer que le Canada aura un système de transport destiné à répondre à ses besoins? Nous avons établi les besoins, les services fournis par les sociétés publiques et privées et nous nous sommes posé la question suivante: aurait-il mieux valu nationaliser complètement toutes les compagnies ou au contraire de vendre au secteur privé les sociétés de la Couronne? Nous avons estimé que non. Nous avons besoin de compagnies qui peuvent établir des services nationaux comme Air Canada et le CN. De plus, la question était de déterminer si nous avions intérêt à nationaliser systématiquement les autres compagnies? Encore une fois, la réponse était non.

Ensuite, nous avons étudié la situation au nord des États-Unis et on ne peut assumer que ce qui se passe là-bas découle uniquement de la concurrence. C'est plutôt le résultat d'un grand nombre de facteurs. Le problème fondamental dans cette partie du pays était que le système de transport ne s'adaptait pas aux changements qui avaient lieu. Vous vous trouvez en face de plusieurs situations où des petites compagnies retirent un gros profit du service de transport qu'elles fournissent tandis que d'autres compagnies ne font aucun profit.

Nous craignons que si vous fournissez les niveaux de services qui sont requis au Canada, vous n'amélioreriez pas beaucoup la situation en modifiant la proportion existante des compagnies de transport.

M. Benjamin: Le mémoire fait aussi mention des services publics, ce qui n'entraîne pas nécessairement la nationalisation totale, occasionnant par le même fait de sérieux problèmes. Mais des problèmes pour qui? Cela peut poser des problèmes aux chemins de fer ou aux compagnies aériennes, mais n'en n'être pas moins excellent pour le public.

M. Davey: Oui.

M. Benjamin: Et si tout ceci est logique, je suppose que vous conviendrez également de la logique d'un système à haute densité, une concurrence entre les systèmes d'égoûts, d'eau, d'autoroutes et de téléphones. Il s'agit de services publics puisque cela est essentiel pour le public en général.

M. Davey: Monsieur Benjamin, si tout était services publics, je serais assez d'accord avec vous, mais ce n'est pas le cas. Par exemple, si vous faisiez du train un service public, cela pourrait très bien fonctionner de façon isolée, mais cet isolement est impossible. Il faut tenir compte, d'une part, des voies d'eau, d'autre part du transport par route et une certaine suplesse est nécessaire. Si vous poussiez votre raisonnement jusqu'à sa conclusion logique, vous finiriez par créer un service public comprenant d'une part l'industrie des transports par route et, d'autre part les transports sur eau qui la concurrenceraient.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Right, absolutely.

Mr. Davey: What we are indicating is that at this point in time that would not necessarily improvethe level of service available to Canadians. Changing the structure of the transportation companies did not appear to be the fundamental answer to the problems that had to be faced, the ones that we tried to sort of set our . . .

Mr. Benjamin: How could you arrive at the conclusion that if you treated rail, bus, water and air all in the concept of a public utility that would preclude them from all operating efficiently together in co-operation rather than in competition?

Mr. Davey: I did not say that we precluded it, Mr. Benjamin. I said you would have to go that route and it would be a long administrative organizational problem that we would face, and the problems that we face in Canada have less to do with the organization of transportation companies than they have with putting in capacity and establishing levels of service at this point in time. In other words, we tried to assess what the transportation problems were. We talked to people in the business. We talked to shippers and carriers. We tried to get their experience as to whether changes in the structures would make sense, and the opinion was that we are facing problems that require putting in increased capacity, establishing levels of service, recognizing the changing nature of the country, and the experience has been that competition in public and private enterprise can work effectively in some places and in other places competition does not exist and you have to meet them. In other words, we looked at a range of situations and tried to come up with a pragmatic answer to what appeared to be the set of problems that had to be faced.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will ask one more. I hope I will have three or four more occasions with Mr. Davey over the next several months, but I will switch now. I would like to get into this with him a great deal more. We might have to do it over a bottle of beer sometime.

Mr. Davey: I will be glad to do that.

Mr. Benjamin: My final question, then, Mr. Chairman, is this. On page 17 of this document it says:

> The government must play a central role in obtaining maximum efficiency from the present system.

Again my question is efficiency for whom, the operator of the system or for the public?

Mr. Davey: For the public, the people who have to pay the freight rates and the passenger rates. In other words, it is the Canadian public that is paying the deficit on passengers. It is the Canadian shipper who will pay the cost of freight rates if they go up unnecessarily, so it is efficiency for the person who is paying for the operation of the transportation system.

Mr. Benjamin: Then which would you say would be the most important. I relate this paragraph particularly to railway branch lines. You could have a system of branch lines with half a dozen shipping points on it and you could move a unit train off it once a week 10 months of the year. It would not in many cases be very efficient for that railroad, but it would be damned efficient for those farm-

[*Interpretation*]

M. Benjamin: Parfaitement, absolument.

M. Davey: Or, pour l'instant, cela n'améliorerait pas forcément les services offerts aux Canadiens. Il ne nous est pas apparu qu'une modification des structures des compagnies de transport qui existent soit la réponse fondamentale aux problèmes que nous avons résolu de régler . . .

M. Benjamin: Qu'est-ce qui vous fait croire que si le train, l'autobus, les transports sur eau et les transports aériens étaient traités comme des services publics, cela les empêcheraient de fonctionner de façon efficace en collaboration et non en concurrence?

M. Davey: Monsieur Benjamin, je n'ai pas dit que c'était impossible. J'ai dit que si nous nous engagions dans cette voie, nous nous heurterions à des problèmes administratifs et que pour l'instant les problèmes canadiens ne sont pas tellement d'ordre administratif, mais qu'ils sont plutôt de trouver des niveaux de services viables. Autrement dit, nous avons essayé d'évaluer les problèmes de transport. Nous nous sommes entretenus avec les représentants de ce secteur, des transporteurs, par exemple. Nous leur avons demandés s'il serait utile de procéder à des modifications de structures et ils nous ont répondu que la seule façon de résoudre nos problèmes était d'augmenter la capacité, d'établir des niveaux de services, de reconnaître les changements qui se produisent dans le pays; ils nous ont dit que d'après leur expérience, la concurrence entre l'entreprise publique et privée pouvait être utile, alors que dans d'autres secteurs cette concurrence n'existe pas. Autrement dit, nous avons passé en revue toutes les situations et nous avons essayé de trouver une réponse à la série de problèmes qui devaient être résolus.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, une dernière question. J'espère pouvoir rencontrer M. Davey trois ou quatre fois encore au cours des prochains mois, mais pour l'instant, je m'en tiendrai là. Il me reste beaucoup de questions à lui poser, il faudra peut-être que nous nous rencontrions devant un verre de bière un de ces jours.

M. Davey: Ce sera avec plaisir.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président. A la page 17 de ce document, je lis:

> Le gouvernement doit jouer un rôle central si nous voulons que le système actuel fonctionne à capacité maximum.

Ici encore, je vous demande si cette efficacité doit profiter à l'exploitant ou au public?

M. Davey: Au public, à ceux qui paient les tarifs de marchandises, et les tarifs de passager. Autrement dit, il s'agit du public canadien qui doit défrayer le déficit des services passagers. C'est le transporteur canadien qui devra payer le coût d'un tarif de marchandises excessivement élevé et, bien sûr, cette efficacité bénéficie à la personne qui paie les frais d'un système des transports.

M. Benjamin: Dans ce cas, lequel d'entre eux est le plus important? Ce paragraphe me fait penser, en particulier, aux lignes secondaires de chemin de fer. Vous pourriez envisager des lignes secondaires avec une demi-douzaine de points de transfert qui seraient desservis une fois par semaine pendant dix mois de l'année. Dans la plupart des cas, cela ne serait pas très efficace pour la compagnie, mais

[*Texte*]

ers in those communities. Which do you think should take the priority?

Mr. Davey: I do not think there are any simple answers to these questions, Mr. Benjamin. I think there is something which is called the general public good and you end up by trying to match these in some sort of reasonable way. The question is can you ensure the level of service that is required by the shipper, and how can you meet that in a way that as much as possible meets his requirements in an efficient way.

Mr. Benjamin: Did your people in examining this angle . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Benjamin: . . . look at the costs on the other side of the coin?

• 2205

The Chairman: Order please. Do you have something specific, Mr. Benjamin, that you want to note?

Mr. Benjamin: Yes, the whole damn thing. We are going down the same route that we have been on for 100 years.

The Chairman: Mr. Cadieu.

Mr. Cadieu: Yes, Mr. Chairman, I will be brief, it is more on the continuation. Noting that we were to have had this rail line abandonment committee set up this summer, but it possibly will be later on in the fall, it appears to me that the cart is before the horse on this. If the construction of some of these branch lines has never been completed, it will not be necessary for the abandonment of a number of rail lines. Possibly, with the rail line abandonment committee's sitting this summer, they may discover this. What is in the new transportation policy with regard to construction of some of these gaps that should have never been left out?

Mr. Davey: Mr. Chairman, and Mr. Cadieu, Mr. Burgess, who will be here on Thursday, would be able to answer that more specifically, but I think it is intended to look at the possibility of linking different parts of the present branch line system in order to do the kind of thing that you are talking about.

Mr. Cadieu: Yes. You see, Mr. Davey, there has been an awful lot of the country developed since some of these lines were started, but never have been completed and I think it is very unfair that they should not have a chance to complete them. I think this should be discussed before they discuss rail line abandonment.

They are all having the problems of not being able to make them pay, but has there been anything worked out whereby the Canadian National and the CPR could get together on some of these lines, where it would be more economical for the CNR to take over these and give the people some service instead of the CPR's running 100 miles on the Canadian National and not giving the people any service whatsoever?

Mr. Davey: That is very much in mind and, again . . .

Mr. Cadieu: These are some very important topics. We have been going along for almost a half a century now since they dropped off building some of these lines and in the meantime there is an awful lot of development going on, such as in Northern Alberta and Northern Saskatchewan, and these people have no service whatsoever. Surely the railway companies can get together whereby if they

[*Interprétation*]

terriblement efficace pour les agriculteurs des communautés desservies. A qui voulez-vous que la priorité soit accordée?

M. Davey: Je ne pense pas qu'il existe de réponse simple à ces questions, monsieur Benjamin. Il y a d'une part le bien public, d'autre part les considérations économiques et il faut essayer de trouver un moyen terme raisonnable. Il faut se demander s'il est possible d'offrir à l'usager des services de marchandises un service raisonnable et efficace, et de quelle façon.

M. Benjamin: Lorsqu'ils ont étudié la question des coûts . . .

Le président: A l'ordre, je vous en prie.

M. Benjamin: . . . vos experts ont-ils pensé à l'autre côté de la médaille?

Le président: A l'ordre, je vous en prie. Monsieur Benjamin, vous avez quelque chose de précis à ajouter?

M. Benjamin: Oui, rien n'a changé, nous continuous comme nous avons fait depuis 100 ans.

Le président: Monsieur Cadieu.

M. Cadieu: Oui, monsieur le président, je serai bref et je reviens à ce qui a été dit tout à l'heure. Nous avons parlé de créer un comité sur l'abandon des lignes de chemins de fer pour cette été et peut-être pour cet automne, mais j'ai l'impression que nous mettons la charrue avant les bœufs. Puisque certaines de ces lignes n'ont jamais été terminées, il ne devrait pas être nécessaire de les abandonner. Si ce comité siège cet été, il s'en apercevra peut-être. Qu'a-t-on prévu dans la nouvelle politique des transports à propos de la construction de ces lignes qui n'ont jamais été terminées?

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Cadieu, M. Burgess qui sera là jeudi pourrait vous répondre avec plus de précision, mais je pense qu'on a l'intention d'envisager la possibilité de raccorder différentes lignes actuelles pour parvenir à cet objectif.

M. Cadieu: Oui. Vous voyez, monsieur Davey, certaines régions se sont beaucoup développées depuis le début de la construction de ces lignes qui n'ont jamais été terminées et je pense qu'il est injuste de ne pas leur accorder la possibilité de les terminer. Je pense que nous devrions discuter de cette question avant de parler d'abandonner des lignes.

Je sais bien qu'il y a le problème de la rentabilité, mais a-t-on demandé au Canadien national et au Canadien pacifique de conjuguer leurs efforts pour exploiter ces lignes de façon plus économique; le CN pourrait reprendre ces lignes et assurer un service; en effet, pour l'instant le CP exploite des lignes du CN sans assurer le moindre service.

M. Davey: Nous nous sommes beaucoup intéressés à la question et, ici encore . . .

M. Cadieu: Ce sont des questions particulièrement importantes. Certaines de ces lignes sont abandonnées depuis près d'un demi-siècle et, pendant cette période certaines régions se sont développées, par exemple le Nord de l'Alberta et de la Saskatchewan, mais ne bénéficient d'aucun service de chemins de fer. Les compagnies de chemins de fer pourraient se mettre d'accord et lorsque l'une d'entre

[*Text*]

have a line that is not paying and they want to get rid of it, they can turn it over to CN or vice versa. I would certainly like to see some assurance on this before this rail line abandonment committee sits. I have not seen anything yet that there are going to be any of these gaps hooked up at all, anything in the way of new construction.

Mr. Davey: Mr. Chairman, and Mr. Cadieu, Mr. Burgess, who will be here on Thursday, will be going over the terms of reference and I believe the terms of reference include at least in part what you are talking about, the possibility of linking the gaps that exist in the rail system now in order to sort of allow for the improvement of services.

Mr. Cadieu: Thank you very much, Mr. Davey.

The Chairman: Thank you, Mr. Cadieu. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman. I am sure, Mr. Chairman, we all note the prominence of the red carnations today and I suppose they signify some reason to celebrate, but I think, if you will recall, Mr. Chairman, some of the foundation for that success was based upon the rather exotic transportation policy that was enunciated during the election campaign. Mr. Davey, we are dealing with the CTC, the National Transportation Act and other acts related thereto, and I am reading from the June 19, 1974 press release issued by the Minister of Transport in which he indicated that:

> The new Ministry of Transport Act will set out clearly the powers, duties and responsibilities of the Minister of Transport.

Do you have any documentation, do you have a draft of the bill or can you give us any information as to what those duties and responsibilities will entail because I think if we have that information we can deal with the regulatory role of the CTC in a much more informed fashion. Is that being scrapped along with many of the other commitments, such as the national fleet leasing car, the national passenger corporation and the rebirth of the Canadian merchant marine? I could go on and on and cite many, many promises that have fallen by the wayside. In exchange, we have a very broad policy statement to consider. I thought it would be well worth bringing this up on the anniversary of the election.

• 2210

Mr. Davey: I think the answer to your question is that the policy document is an attempt to state the range of powers the government would like to see attributed to the Minister; equally, in the policy document, plus the press, plus the specific initiatives the Minister announced he stated some things about the CTC. For example, we hope to embody within the National Transportation Act a statement of policy and principle, such as is in the document, that would indicate the role of the government. Equally, we would probably want to make some changes to Section 22, which now gives responsibility to the Commission for policy, and that those would be attributed to the Minister. It may take some time to work out the role of the Commission, in terms of being a court of record or, perhaps, being more of an administrative body. But the government has set out its approaches there. We are doing some work now, but we are hoping that the Committee itself will give the Minister some indication as to its views so that these could, in fact, be incorporated by an act in time for him to bring it in around Christmas or early in the New Year.

[*Interpretation*]

elles exploite une ligne qui n'est pas rentable, elle pourrait la céder à l'autre compagnie, et vice-versa. J'aimerais que certains engagements soient pris dans ce domaine avant que ce comité sur l'abandon des lignes de chemins de fer ne soit créé. Jusqu'à présent, personne ne semble s'intéresser à ces problèmes et à la possibilité de nouvelles constructions.

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Cadieu, M. Burgess qui sera là jeudi doit passer en revue les différents mandats et je pense que certains portent sur ce dont vous parlez, sur la possibilité de raccorder certaines lignes du système pour améliorer le service.

M. Cadieu: Merci beaucoup, monsieur Davey.

Le président: Merci, monsieur Cadieu. Monsieur Mazanskowski.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président. Les œillets rouges sont à la mode aujourd'hui, je suppose que c'est pour fêter quelque chose, et vous vous souviendrez qu'une des raisons de ce succès était fondée sur une politique des transports assez exotique dont on a parlé pendant la campagne électorale. Monsieur Davey, nous parlons de la CTC, de la Loi nationale sur les transports, entre autres, et je vous cite un passage du communiqué de presse du ministre des Transports daté du 19 juin 1974:

> La nouvelle loi sur le ministère des Transports établira clairement les pouvoirs, les devoirs et les responsabilités du ministre des Transports.

Possédez-vous un document, un projet de bill ou des informations sur ces devoirs et ces responsabilités; si nous connaissions un peu mieux la question, nous pourrions nous préoccuper beaucoup plus utilement du rôle de réglementation de la CTC. Cet engagement a-t-il été oublié comme bien d'autres, comme le système de location national, la Société nationale des passagers, et la seconde naissance de la marine marchande canadienne? Je pourrais vous citer encore bien d'autres promesses qui sont allées aux oubliettes. Par contre, nous devons étudier une déclaration de politique très vaste. Il convient peut-être de rappeler tout cela le jour de l'anniversaire de l'élection.

M. Davey: Ce document sur la politique essaie de définir la portée des pouvoirs que le gouvernement désire attribuer au ministre; de même, le communiqué de presse dit que les initiatives annoncées par le ministre portent en partie sur la CTC. Par exemple, nous espérons pouvoir ajouter à la Loi nationale sur les transports une déclaration de politique semblable à celle qui est contenue dans ce document, déclaration qui énoncerait le rôle du gouvernement. De même, nous souhaiterons probablement apporter des modifications à l'article 22 et accorder au ministre la responsabilité de la politique qui, pour l'instant, appartient à la Commission. Il faudra peut-être un certain temps our définir le rôle de la Commission qui pourrait être un tribunal administratif ou, peut-être encore un organisme administratif. Mais le gouvernement a déjà choisi une orientation. Nous avons entrepris certains travaux et nous espérons que le Comité pourra indiquer au ministre s'il envisage la possibilité d'incorporer des mesure dans un projet de loi qui pourrait être déposé aux environs de Noël ou au début de l'année prochaine.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: In other words, the contents of the new act and the contents of the powers of the CTC will depend, to a large degree, upon the wisdom and the expertise of this Committee. I guess I am to take it from that that there has been a sort of retrograde step in this area, as far as the initiatives of the Liberal Government are concerned. I do not want to be partisan here, but . . .

Mr. Davey: Well, I am not permitted to be partisan, Mr. Mazankowski . . .

Mr. Mazankowski: I know that.

Mr. Davey: The point I would make is that the information is there now, for the government actually to draft an act, but the Minister had indicated that he did wish to come to the Committee to get its views on policy, and that is something that we also want to do.

In relation to a number of the items you have mentioned, it was my understanding that these represented a sort of longer range program. I would assume that over the period of the next couple of years most of these matters like car leasing and car corporations, are likely to be dealt with.

Mr. Mazankowski: Now, dealing with the CTC. As far as Western Canada is concerned, in terms of transportation requirements it can probably function quite well within a well co-ordinated national transportation policy. Notwithstanding the fact that there are some unique features about Western transportation, I think it is generally felt that, with an effective national transportation policy, the problems of Western transportation can be met.

Having regard to the fact that the CTC will be the regulatory agency, has any thought been given to the prospect of decentralizing the functions of the CTC, that is, establishing a branch of the CTC in Western Canada? I say this having regard to the background information you have provided, the emphasis that will be placed on the West in terms of development, northern access, et cetera. I think many people involved in transportation—be they shippers or be they carriers— are very much involved with the CTC and the day-to-day operations of transportation and the regulatory function. It seems to me that it would be a logical step forward to establish a branch operation, or a decentralized operation of the CTC in Western Canada, so that the co-ordinating and the regulatory function can be carried out more effectively.

Mr. Davey: Of course, some of the functions of the CTC are, in fact, decentralized. They have people at a number of locations in Western Canada, certainly at Thunder Bay and . . .

Mr. Mazankowski: I am talking basically about dealing with captive shipping you know, the captive shipper.

• 2215

Mr. Davey: This is an area that we are looking at. One of the proposals that the Minister made in relation to freight rates was the possibility of establishing special rate officers who would be on site in Western Canada and elsewhere and who would be able to work quickly to see if there were a legitimate problem and if things could be done more quickly than they are now.

The answer to your question is: yes it is intended to see the degree to which functions of the Commission can be decentralized, but how far that goes is something else.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Autrement dit, le contenu de la nouvelle loi et les nouveaux pouvoirs de la CTC dépendront, dans une large mesure, de la sagesse et de la pondération de ce comité. Je vais être forcé d'en déduire que le gouvernement libéral a fait marche arrière. Je ne veux pas faire preuve d'esprit de parti, mais . . .

M. Davey: Monsieur Mazankowski, de toute façon, je ne peux pas me permettre de faire preuve d'esprit de parti . . .

M. Mazankowski: Je le sais.

M. Davey: En fait, les documents sont prêts, le gouvernement pourrait entreprendre la rédaction d'une loi, mais le ministre désire auparavant connaître le point de vue du comité à ce sujet.

A propos des points que vous avez mentionnés, je pensais qu'ils faisaient partie d'un programme à long terme. Je suppose que d'ici deux ans, la plupart de ces questions de location d'automobiles et de sociétés automobiles seront résolues.

M. Mazankowski: A propos de la CCT; je suppose que les transports dans l'Ouest du Canada pourraient très bien fonctionner dans le cadre d'une politique nationale des transports bien coordonnés. En dépit de certaines caractéristiques uniques des transports dans l'Ouest, on estime généralement qu'une politique nationale des transports efficace suffirait à résoudre les problèmes de transport dans l'Ouest.

Puisqu'on a l'intention de faire de la CCT une organisme de réglementation, a-t-on pensé à décentraliser ses fonctions et à établir une succursale de cet organisme dans l'ouest canadien? Je pense aux renseignements que vous nous avez donnés qui semblent indiquer qu'on se préoccupera beaucoup du développement des transports dans l'Ouest, des communications avec le Nord, etc. Les gens qui s'intéressent aux transports, qu'il s'agisse d'usagers ou de transporteurs, traitent en permanence avec la CCT. Il me semble logique de créer une succursale de la CCT dans l'ouest du Canada; cette décentralisation permettrait une plus grande efficacité de la coordination de la réglementation.

M. Davey: Bien sûr, certaines fonctions de la CCT sont déjà décentralisées. Des représentants de cet organisme sont délégués dans plusieurs endroits de l'ouest du Canada, en particulier à Thunder Bay et . . .

M. Mazankowski: Je pense surtout au problème des tarifs imposés.

M. Davey: C'est un problème que nous étudions. Dans l'une de ces propositions sur les tarifs de fret, le ministre a mentionné la possibilité de créer des contrôleurs spéciaux des tarifs qui seraient sur place dans l'Ouest et ailleurs et qui pourraient travailler rapidement à la solution des problèmes véritables.

Quant à votre question: oui, nous avons l'intention d'étudier la possibilité de décentraliser la Commission, mais quant à savoir dans quelles mesures, c'est autre chose.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: I look particularly at the regional third-level aircarriers that are not large operations but are smaller private enterprise operators who find it quite expensive and quite difficult to spend two or three weeks to fight their case in Ottawa.

It seems to me, particularly when you find the opening of the North, it is logical that some way and means should be found to provide that service function closer to the source rather than having to travel all the way to Ottawa.

Mr. Davey: I think an honest attempt is being made to look at the degree to which the functions of the CTC can be decentralized and at the same time for it still to be maintained as a national body.

Mr. Mazankowski: Okay.

I want to cover another area and, Mr. Chairman, while I am raising these points, these are matters which I want considered in terms of dealing with the provisions of the Act.

Section 262 of the Railway Act in a nutshell indicates that a company shall in effect provide the proper means of providing service, shall furnish such service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the business of a railway company as may be ordered by the Commission. The Act says:

> (b) furnish adequate and suitable accommodation for the carrying, unloading and delivering of all such traffic;
>
> (c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver all such traffic;

I want to deal with the reliability of the transportation system. It seems to me that particular section of the Act was not being carried out, when we had a breakdown in our transportation system, particularly with respect to the movement of grain.

It seems to me that the railways, in particular, are classified as works for the general advantage of Canada. We have heard a lot about mature systems and the user-pay principle and we all know that transportation rates and transportation costs are going to increase. We are also talking about the cutting back of subsidies. If the users are going to have to pay, if the rates are going to go up, then the railway company or the transportation carrier should provide the necessary facilities to discharge their responsibilities.

Hence, I think that particular provision of the Act should be enforced quite severely. I say this because we have found in the past the railway companies, both CN and CPR, engaging in many rather exotic collateral adventures. For example, the building of the CN tower which has nothing to do with the movement of grain and nothing to do with the movement of goods across this country. Approximately $52 million has been spent on this project. It seems to me that we could make a very strong case for ensuring that those funds are channelled into the provision of providing adequate craft and equipment for the movement of goods across this country. It seems to me that is an area that has to be looked at very carefully.

The Chairman: Your last question, Mr. Mazankowski.

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Je pense en particulier aux transporteurs aériens régionaux de troisième ordre qui ne sont pas de grands exploitants mais qui possèdent des petites entreprises privées et qui trouvent particulièrement onéreuses les 2 ou 3 semaines qu'ils doivent venir passer à Ottawa pour défendre leur cause.

Je pense qu'il serait logique, puisque l'on s'intéresse aux communications avec le Nord, d'assurer ces services sur place au lieu d'obliger ces gens à se rendre à Ottawa.

M. Davey: Je pense que nous essayons sincèrement d'étudier les possibilités de décentralisation de la CTC sans toutefois oublier qu'il s'agit d'un organisme national.

M. Mazankowski: D'accord.

Monsieur le président, je vais poser des questions dans un autre domaine, mais n'oubliez pas que ces questions doivent être étudiées en tenant compte de la loi.

L'article 262 de la Loi sur les chemins de fer porte sur les services connexes aux services du transport habituel d'une compagnie de chemin de fer. La loi dit:

> (b) fournir des installations suffisantes et appropriées pour le transport, les chargements et la livraison de tout le fret;
>
> (c) sans délai, et avec les soins et la diligence requis, le recevoir, transporter et livrer tout ce fret;

Je voudrais parler de la sécurité du système des transports. Il me semble qu'au moment de l'arrêt du système des transports, cet article de la loi n'a pas été respecté, surtout lorsqu'il s'est agi du transport des céréales.

Il me semble que les chemins de fer doivent être considérés comme des entreprises de travaux publics pour le bien des Canadiens. Nous avons beaucoup entendu parler des régions développées et du principe selon lequel les utilisateurs doivent défrayer les coûts, nous savons tous que les tarifs de transport et les coûts vont être augmentés. Nous avons également parlé de réduire les subventions. Si les usagers payaient, si les tarifs augmentaient, les compagnies de chemin de fer et les transporteurs vont devoir assurer les services qui font partie de leurs responsabilités.

Par conséquent, je pense que cette disposition de la loi doit être respectée à la lettre. J'en parle car dans le passé, le CN et le CP se sont souvent lancés dans des aventures qui n'avaient pas grand-chose à voir avec les transports. Par exemple, la construction de la tour du CN qui n'a rien à voir avec le transport des céréales et du fret dans ce pays. Cette entreprise va coûter environ 52 millions de dollars. Il me semble que nous devrions nous assurer que ces fonds servent à équiper suffisamment ce pays pour le transport du fret. J'estime que cela mérite une étude très sérieuse.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Mazankowski.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: All right.

I want to go through a couple of the Sections. On the captive shipper clause, which we have discussed before, Mr. Davey, I believe there must be a more efficient procedure. The maximum ceiling is too high and the system for redress is much too complex.

I think we should have a clear-cut policy on cross-subsidization. Here again we are talking about matured systems. It seems to me if there is any mature system in this country—and I am talking about the airlines—surely the system of Toronto, Montreal, Ottawa, has to be one of the more mature airlines systems in this country, and if it is being cost-subsidized by passengers flying out to Western Canada, there has to be something wrong. So I think that area has to be dealt with.

• 2220

The regulatory authority should apply to all transport modes whether they be publicly or privately-owned, and I do not believe the Air Canada contract should supersede the authority of the CTC, for example. I think the reliability of our transportation systems in this country is very important and a greater role should be played by the federal government in co-ordination. It seems to me that our transportation industry is over-administered and under-co-ordinated. There is room for the CTC or some other regulatory body to monitor the kind of service in a more effective fashion.

While we are looking at the whole question of the CTC and policy, perhaps we should look as well at a more equitable division of public funds earmarked for the infrastructure of the various modes because I think there are some very latent, disproportional figures in that regard.

I could go on further . . .

An hon. Member: I know.

Mr. Mazankowski: . . . Mr. Chairman; I have not completed my remarks, but these are some of the things that have just come to mind as I sat here this evening. I know that Mr. Davey probably shares some of my views. Perhaps in some areas he will not, but I think, as we progress, there will be a greater consensus in this whole area and perhaps it will be for the benefit of the transportation system in Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

I would like to thank Mr. Davey and his officials. The Committee is adjourned to the call of the Chair, Thursday, July 10, 1975, 9:30 a.m.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Très bien.

Je voudrais revenir sur un ou deux articles de la loi. A propos de l'article sur les tarifs imposés dont nous avons déjà discutés, monsieur Davey, j'estime que la procédure pourrait être améliorée. Le plafond est trop élevé et le système de compensation est beaucoup trop complexe.

Le partage du subventionnement devrait être clair et net. Ici encore, il s'agit des système établis. Le service aérien Toronto-Montréal-Ottawa est un des mieux développés du Canada et s'il est subventionné par les passagers qui prennent des avions à destination de l'Ouest, il y a quelque chose qui ne marche pas. Je crois qu'il faudra examiner cette question.

Les règlements devraient s'appliquer à tous les modes de transport, qu'ils relèvent du secteur public ou privé. Je crois que les décisions de la CCT devraient lier Air Canada. Nous devons avoir un réseau de transport fiable et je crois que le gouvernement fédéral devrait jouer davantage un rôle de coordination. J'ai l'impression qu'il y a trop d'administration dans le secteur des transports et pas assez de coordination. Il y aurait lieu que la CCT ou un autre organisme de réglementation contrôle de façon plus efficace le service offert au public.

Pendant que nous étudions la question de la CCT et la politique en général, nous devrions également examiner la façon dont les fonds publics sont répartis entre les différents moyens de transport puisque l'on peut constater un déséquilibre frappant dans certains cas.

Je pourrais continuer.

Une voix: Je le sais.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai pas terminé d'énumérer toutes les possibilités et toutes les questions qui me sont venues à l'esprit lors de cette séance. Je sais que M. Davey partage sans doute certaines de mes opinions et au fur et à mesure qu'avancera notre étude, l'accord deviendra une possibilité de plus en plus concrète et ce sera sans doute tout le réseau de transport au Canada qui en profitera.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Je voudrais remercier M. Davey et les autres fonctionnaires d'être venus. Le Comité est ajourné jusqu'à jeudi, le 10 juillet 1975 à 9 h 30.

CA1 XC 27
-T82
Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Thursday, July 10, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 25

Le jeudi 10 juillet 1975

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation in Canada

CONCERNANT:

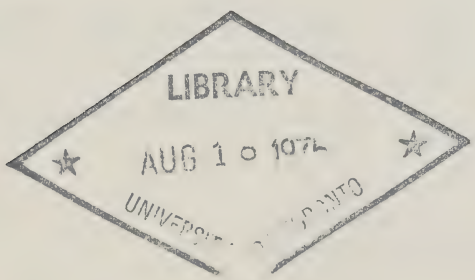
Documents ayant trait aux transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Collenette
De Bané
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Ellis
Fleming
Fortin
Hnatyshyn
Huntington
Lessard
Lumley
Marshall
Mazankowski
Murta
Rodriguez
Roy (*Laval*)
Schellenberger
Turner (*London East*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, July 10, 1975:

Messrs. De Bané and Fleming replaced Messrs. McIsaac and Loiselle (*Saint-Henri*).

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le jeudi 10 juillet 1975:

MM. De Bané et Fleming remplacent MM. McIsaac et Loiselle (*Saint-Henri*).

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 10, 1975
(26)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, De Bané, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Lumley, Marshall, Mazankowski, McRae, Murta, Roy (*Laval*) and Watson.

Other Members present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin and Cadieu.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. J. M. Davey, Senior Assistant Deputy Minister—Special Projects; Mr. A. W. Burges, Director, Coordination and Management, Federal-Provincial Committee on Western Transportation, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*)

Mr. Burges made comments during a slide presentation on grain transportation and handling.

Agreed,—That the main slides used during the presentation be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "G"*).

Ordered,—That 1,000 additional copies of this day's Minutes of Proceedings and Evidence be printed and made available to Members.

Agreed,—That the Chairman prepare the draft of a letter to the Minister of Transport regarding visits by the Committee to certain areas of the country next fall; and that the draft of the letter be considered at the next meeting of the Committee.

Messrs. Davey and Burges answered questions.

Agreed,—That the document entitled ENERGY CONSUMPTION BY MODES OF PASSENGER TRANSPORT be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "H"*).

At 11:27 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 JUILLET 1975
(26)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 50 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, De Bané, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Lumley, Marshall, Mazankowski, McRae, Murta, Roy (*Laval*) et Watson.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin et Cadieu.

Témoins: Du ministère des Transports: M. J. M. Davey, premier sous-ministre adjoint—Projets spéciaux; M. A. W. Burges, directeur, coordination et gestion, Comité fédéral-provincial sur le transport de l'Ouest, Administration canadienne du transport par voie de terre.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 ayant trait aux transports au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule nº 21*).

M. Burges fait des commentaires au cours d'une présentation accompagnée de diapositives sur le transport et la manutention des céréales.

Il est convenu,—Que les diapositives importantes utilisées au cours de la présentation soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «G»*).

Il est ordonné,—Que 1,000 exemplaires supplémentaires du procès-verbal et des témoignages de ce jour soient imprimés et remis aux députés.

Il est convenu,—Que le président prépare le projet d'une lettre adressée au ministre des Transports concernant les visites par le Comité dans certaines régions du pays au cours de l'automne prochain; et que le projet de la lettre soit étudié lors d'une prochaine séance du Comité.

MM. Davey et Burges répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le document intitulé CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR LES MODES DE TRANSPORT POUR PASSAGERS soit joint au procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «H»*).

A 11 h 27, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, July 10, 1975

• 0949

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

We will resume consideration of the documents relating to transportation in Canada. This morning we have a very interesting slide presentation on grain transportation, handling, contemporary problems and initiatives. I will just turn the comments over to Mr. Davey who might introduce his officials and give you a brief summary of Mr. Burges' presentation.

Mr. Davey.

Mr. J. M. Davey (Senior Assistant Deputy Minister, Special Projects, Ministry of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman. One of the officials we have with us today is Mr. A. W. Burges who is the director of the grains group in the Ministry of Transport. He is also working in liaison with the Hall and Snaveley Commissions. Mr. Burges has had a great deal of experience in this field. It is claimed and I believe it is true that he has been in every branchline in western Canada, literally every branchline.

An hon. Member: Not on the train.

Mr. Davey: Yes, sir, on the train.

Also with us today is Mr. David Stephens of the Transportation Task Force.

The Chairman: Thank you, Mr. Davey. I think we are ready to proceed. Mr. Burges, if you are ready.

Mr. A. W. Burges (Director, Co-ordination and Management, Federal-Provincial Committee on Western Transportation, Canadian Surface Transportation Administration, Ministry of Transport): Mr. Chairman, in a recent transportation policy review the subject of grain transportation and handling was identified as one of the prime concerns of the government. This morning, I intend to cover certain aspects of this problem.

I wish to refer to the current situation in the grain transportation and handling system and then to look at the initiatives that are being taken, the two commissions of inquiry; the Hall Commission on Grain Transportation and Handling and the Snavely Commission on the Costs and Revenues of Moving Grain.

I would like to begin with a quick overview of the current situation. Notwithstanding all the arguments that surround the question of freight rates, there is undoubtedly a serious revenue situation affecting grain transportation. The short fall in revenue, which is being experienced by the railways in moving grain, has had an important impact upon the physical condition of the grain handling system. I would like initially to draw your attention to some aspects of this physical deterioration of plant which now presents us with a rather serious problem.

In the Prairie provinces, we have approximately 20,000 route miles of rail line, which are handling significant quantities of grain. Of these, some 6,000 miles have been identified for further review and examination by the Hall Commission. The physical conditions which prevail on many of these lines, which are subject to further review, are quite serious. Decisions must be made on their upgrading or their disposal within the near future because it is going to be very difficult to keep these lines in operation.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 10 juillet 1975

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

Nous reprenons donc notre examen des documents concernant les problèmes de transports au Canada. Nous aurons ce matin une présentation de diapositives portant sur le transport et la manutention des céréales, dans le contexte actuel et futur. Je donnerais donc la parole à M. Davey qui présentera les personnes qui l'accompagnent et résumera brièvement la présentation de M. Burges.

Monsieur Davey.

M. J. M. Davey (Sous-ministre adjoint principal, responsable des projets spéciaux au ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous avons avec nous M. A. W. Burges, Directeur du groupe des céréales au ministère des Transports et collaborateur des commissions Hall et Snaveley. M. Burges est un spécialiste du transport des céréales car on prétend, et je suis tout prêt à le croire, qu'il a déjà voyagé sur chaque voie secondaire de l'Ouest du pays.

Une voix: Pas en train?

M. Davey: Si, en train.

Nous avons également M. David Stephens du Groupe de travail sur les transports.

Le président: Merci, monsieur Davey. Je donnerai donc la parole à M. Burges.

M. A. W. Burges (Directeur de la coordination et de la gestion, Comité fédéral-provincial des transports dans l'Ouest, administration des transports de surface, ministère des Transports): Je commencerai par dire, monsieur le président, qu'une analyse récente des politiques de transport au Canada a révélé que le problème du transport et de la manutention des céréales constituait l'une des préoccupations fondamentales du gouvernement. J'ai donc l'intention, ce matin, de vous présenter certains aspects de ce problème.

Je commencerai par vous présenter la situation actuelle dans ce domaine puis j'examinerai les mesures qui ont été prises pour tenter d'en résoudre les problèmes; je veux parler ici de la création de la commission Hall sur le transport et la manutention des céréales, et de la commission Snavely sur les coûts et recettes du transport des céréales.

Un examen de la situation actuelle permet de comprendre très rapidement que, malgré toute la discussion concernant les taux de fret, le transport des céréales pose aux entreprises responsables de graves difficultés sur le plan des revenus. Ainsi, le manque à gagner dont souffrent les sociétés de chemins de fer transportant des céréales a des conséquences très importantes sur l'état matériel du système. Je commencerai donc par attirer votre attention sur certains aspects de cette détérioration physique qui entraîne de très graves difficultés.

Il existe environ 20,000 milles de voies ferrées dans les provinces des Prairies, permettant de transporter des quantités importantes de céréales. Sur ce nombre, il a été décidé qu'environ 6,000 milles devraient faire l'objet d'un examen détaillé de la part de la commission Hall. L'état matériel de beaucoup de ces voies ferrées est relativement déplorable. Il faudra donc très rapidement prendre des décisions quant à leur amélioration ou à leur abandon, car il sera très difficile de les maintenir longtemps en service.

[*Texte*]

I would like to draw your attention to this scene, north of Saskatoon, which is at Carleton. This particular branch line is a light density line. The rail you see there is the original rail put down when the line was built in 1900. There is no roadbed to speak of and the ties are laid on earth. When this photograph was taken in May of this year there was an embargo placed on this line by Canadian National because of the spongy nature of the roadbed. That is to say, any attempt to operate a freight train up this line would probably result in a derailment.

This means that this component of the grain collection system, therefore, is out of action for certain periods of the year. What we have on many of the branch lines now are essentially seasonal operations. These lines were never built to high specifications at the outset. Most of them have a totally inadequate roadbed, consisting mainly of earth. There is a very light dusting of gravel and ballast. The ties, as you can see, in many cases are in extremely poor condition. This tie, actually, when I came to it resembled the next tie but, on stepping on it, it disintegrated under my weight and split in two, as you can see there.

• 0955

Furthermore the inadequate roadbed which characterizes these lines is demonstrated by this photograph in Saskatchewan, where it has been necessary to insert additional ties to spread the load of the track over as wide an area as possible in order to safeguard against derailments and the tracks spreading.

Another serious problem affecting many lines on the Prairies is the condition of the structures. There are many lines with trestles like this one and many of these present very serious problems. They reach the end of their life. They need replacement either by new trestle or by earth fill. In this particular case there is some earth movement on the right-hand side there and the trestle is gradually sliding. As a result, it is continually being braced and reinforced on that side, a costly procedure.

This is one of the CPR lines in Saskatchewan and demonstrates again the almost total absence of adequate roadbed. There had been an attempt to tamp down the ballast on this line but since there is so little ballast there to tamp, it had been a failure. Operations over a line of this type generally have to be made at very slow speeds, 15 miles an hour in this case. This results in very poor utilization of both manpower and equipment.

There is a wintertime problem or many of the branch lines too. Snowdrifts constitute a serious problem. There is not always an adequate supply of snowplough equipment to keep the lines open, and this is a fairly typical winter scene on one of these branch lines. The result of this is that during the winter months a number of these lines have to be closed. They may also be closed furing the snow-melt periods when the roadbed turns into a quagmire; and strangely enough, it is necessary also to impose restrictions on the operation of some of these lines during the summer months. Freight trains very often can only be run in the early hours of the morning or late in the evening because when temperatures rise to very high levels you get track

[*Interprétation*]

Je voudrais attirer votre attention sur cette diapositive, montrant une voie ferrée située près de Carleton, au nord de Saskatoon. Cette voie secondaire est de faible densité. Les rails que vous voyez sont ceux qui ont été installés lors de la construction de la voie, en 1900. Comme vous pouvez le constater, cette voie ne repose sur aucune fondation et ses traverses sont simplement déposées sur le sol. Lorsque cette photographie a été prise, au mois de mai, le CN avait cessé d'utiliser cette voie du fait de la nature spongieuse des fondations; ceci veut dire que si l'on tentait de faire passer un train de marchandises sur cette voie, il dérailerait très certainement.

Cet exemple vous montre que certains tronçons du système de transport des céréales sont inutilisables, pendant certaines périodes de l'année. Ainsi, on en est maintenant arrivé à l'utilisation saisonnière de beaucoup de voies secondaires. En effet, celles-ci n'avaient pas été construites pour répondre aux besoins actuels et la plupart d'entre elles reposent sur des fondations totalement inadéquates puisqu'il s'agit essentiellement de terre. J'ajouterai à cela que ces voies sont souvent recouvertes d'une légère couche de poussière ou de gravier et que leurs traverses sont généralement en très mauvais état. La voie que vous montre cette diapositive s'est désintégrée en deux parties lorsque j'ai marché dessus.

De plus, du fait du caractère inadéquat des fondations sur lesquelles reposent ces voies, comme le montre cette photographie prise en Saskatchewan, il a parfois été nécessaire d'ajouter des traverses supplémentaires pour mieux répartir les chargements et éviter tout déraillement dû à un écartement des voies.

Un autre problème affectant beaucoup des voies secondaires des Prairies concerne l'état de leurs structures. En effet, beaucoup de voies reposent sur des ponts de soutènement en mauvais état, comme le montre cette photographie. Ces ponts doivent donc être soit remplacés par des banquettes de terre, soit reconstruits. La photographie que vous voyez montre qu'il y a certains mouvements de terrain sur le côté droit, ce qui fait glisser le pont de soutènement. De ce fait, le pont doit sans cesse être renforcé, ce qui coûte très cher.

Vous voyez maintenant l'une des voies du CP, en Saskatchewan, montrant l'absence presque totale de fondation. Les tentatives de renforcement du ballast, qui ont été effectuées sur cette voie, sont révélées totalement inutiles. En général, le passage des trains sur ce genre de voies doit se faire à très faible vitesse, c'est-à-dire, pour ce cas, à 15 milles l'heure. Vous comprendrez que ceci entraîne une utilisation tout à fait inefficace de la main-d'œuvre et du matériel.

Beaucoup de ces voies secondaires présentent également des problèmes particuliers en hiver. Ainsi, certaines tempêtes de neige sont très dangereuses car il n'existe pas toujours suffisamment de locomotives chasse-neige pour déblayer les voies; la diapositive que vous voyez maintenant montre l'une de ces voies secondaires, en hiver. En conséquence, beaucoup de ces voies doivent être fermées pendant cette période de l'année. Je pourrais ajouter qu'elles doivent même parfois être fermées pendant la fonte des neiges, lorsque les fondations se transforment en boue. Vous serez peut-être d'ailleurs surpris d'apprendre que certaines de ces voies font également l'objet de restrictions en été. En effet, les trains de marchandises ne peuvent les

[*Text*]

expansion, and since there are inadequate road-rail anchors available, the track tends to go out of gauge and as result you cannot operate trains over it. So what we have here is a system which is not available on a year-round basis and requires urgent upgrading.

One of the things that can be done to alleviate the snowdrift problem which closes so many of these lines in the winter is some basic regrading. And here the Canadian National have graded back a cutting to allow a more open area around the line. This permits the snow to blow across rather than to occupy the cut and block the line.

Another thing we have learned from our technical co-operation mission with the Soviet Union is that the planting of trees as shelter belts along the line is another measure which can be taken to alleviate drifting.

Trestles, as I said, constitute a serious problem in many areas. This trestle is in Southern Manitoba on the line between Clearwater and Crystal City and this section of line was allocated originally to the C network, that is the 525 route miles of line which would be assessed by the Canadian Transport Commission. It was felt, though, in the Ministry and as a result of representations by provincial governments, that this particular section of line in Southern Manitoba constituted an important link in creating a loop line to the southern part of the province. Therefore we responded to the requests of the provincial governments and reallocated this line to the basic network for continuation until 2000 or beyond. As a result, the Canadian Pacific will now be required to upgrade, replace or bring this trestle at least up to operational standard again and resume traffic on this line.

Coming back to the current situation, I have given you some brief indication of the physical problems on some of the branch lines. There are also serious problems affecting the grain handling industry too.

• 1000

The principal one perhaps is uncertainty, uncertainty as to the future, for until the whole commission has completed its review of branch lines it is going to be very difficult for the industry to make important investment decisions on the location of new plant or the upgrading of existing plant.

Industry, too, is undergoing some internal problems. Many of these smaller, older, low through-put elevators are now being phased out. In fact since August 1 of last year some 59 delivery points in the Prairies have been closed and this trend has been a fairly steady one in recent years. That is to say that the industry is rationalizing itself without the government imposing any particular guidelines.

Furthermore, the industry is also developing plans of its own. For example, the Saskatchewan Wheat Pool has opted for a system of high through-put elevators and this system would imply the closure of up to 50 per cent of the existing elevator points served by the Saskatchewan Wheat Pool. Other companies are also looking at this approach. On the other hand, too, you have the development of inland terminal elevators, of which the Weyburn is a notable example.

[*Interpretation*]

emprunter que très tôt le matin ou très tard le soir car, lorsque les températures sont élevées, pendant la journée, les voies ont tendance à se distendre et, comme il n'existe pas de piliers solides, leur écartement devient trop important. La conséquence finale de tout ceci est que ce système ne peut pas être utilisé pendant toute l'année et requiert des travaux urgents d'amélioration.

L'une des choses que l'on pourrait faire pour remédier au problème des tempêtes de neige serait de remettre ces voies à niveau. Sur cette diapositive, vous pouvez constater que c'est ce que le CN a fait afin de dégager quelque peu la voie. Ceci permet à la neige de passer au-dessus de la voie et, donc, de ne pas en bloquer le passage.

Notre collaboration avec la Mission technique de l'Union soviétique nous a également appris que l'on peut planter des arbres le long des voies ferrées afin de remédier au problème des tempêtes de neige.

Comme je l'ai déjà mentionné, les ponts de soutènement présentent des problèmes graves dans beaucoup de régions. Celui que vous voyez sur cette diapositive se trouve dans le sud du Manitoba, sur une voie reliant Clearwater à Crystal City; à l'origine, cette section faisait partie du réseau C, c'est-à-dire des 525 milles de voies qui seraient évaluées par la Commission canadienne des transports. Cependant, à la suite de démarches entreprises par les gouvernements provinciaux, le ministère a constaté que cette section constituait un lien très important pour le sud du Manitoba. A la demande de ces gouvernements, elle a donc été réincorporée dans le réseau de base, qui devrait être maintenu jusqu'après l'an 2000. De ce fait, le CP sera maintenant obligé d'améliorer ou de remplacer ce pont de soutènement, pour que le trafic puisse reprendre.

Pour en revenir à la situation actuelle, je viens de vous donner un bref aperçu des problèmes matériels que présentent certaines des voies secondaires. Je parlerai donc maintenant des problèmes graves affectant la manutention des céréales.

Le principal problème vient sans doute de l'incertitude face à l'avenir car, tant que la Commission n'aura pas terminé son étude des voies secondaires, il sera très difficile aux entreprises de manutention de décider d'effectuer des investissements importants pour la construction de nouveaux équipements ou l'amélioration des équipements existants.

De plus, cette industrie de la manutention traverse actuellement des problèmes internes. En effet, beaucoup des anciens élévateurs, de faible capacité, sont graduellement éliminés. Depuis le 1er août de l'an dernier, environ 59 points de livraison des Prairies ont été fermés et cette tendance se maintient depuis plusieurs années. Ce qui signifie que cette industrie rationalise ses activités sans aucune directive de la part du gouvernement.

En outre, elle élabore actuellement des programmes autonomes. Par exemple, le Syndicat du blé de la Saskatchewan a choisi un système d'élévateurs de grande capacité, qui entraînera la fermeture d'environ la moitié des élévateurs actuellement desservis par cet organisme. D'autres entreprises examinent en même temps ce type de solution. Par contre, il faut également envisager la création d'élévateurs intérieurs, dont celui de Weyburn est un

[*Texte*]

It is possible that other farmer groups may also develop these ideas at other points in the Prairies.

There are severe difficulties, too, faced by the Prairie communities. Many of these communities as you know have lived under the shadow of branch-line abandonment now for 10 years or more and the effect has been to erode seriously business confidence in these communities and has very often led to the decline of them.

On the other hand, it has to be remembered that there are long-term changes taking place in many Prairie communities which have their roots in the depression years, for since the years of the depression the tendency has been for farms to grow in size and for the communities' functions to change, particularly in relationship to improved highways to the use of motor transportation, so that the services provided by many of these communities have been reduced in number and regional service centres and cities have taken over many of their earlier functions.

We have some difficulties relating to the provincial governments because they have important prior planning problems, particularly in relation to the upgrading of highway systems. Once again they need some clear indication of the future shape of the grain handling system before they can adequately plan the building, the construction and the upgrading of regional highway systems.

The poor capacity problems in the grain transportation sector are well known, particularly the congestion problems that occur at Vancouver, but there are also important problems at Thunder Bay and these require urgent attention. One such example at Thunder Bat is the fact that the yards operated by the two railways there are incapable of receiving very long trains so that any incoming train in excess of 100 cars must be split and remarshalled before the cars are forwarded to the elevators.

The location of the elevators at Thunder Bay is another problem in that they are located on finger piers and as a result there is an awful lot of unnecessary switching involved in moving cars back and forth from these elevators, incidentally right through the heart of an urban area too with all the congestion problems that that involves.

The West Coast access situation is also well known, particularly in relation to the Fraser Canyon and the congestion that can occur there, and the problem also of blockage on essential routes through the canyon by landslides and avalanches during the winter season.

The market situation for grain in general is favourable in the years to come and every indication we have suggests that we must gear up to move even larger quantities of grain through the system than we have hitherto.

Now a word about the activities of the Ministry of Transport before I go into the specifics of the commissions.

Firstly, the Ministry of Transport is closely involved in the activities of the Grains Group and is providing from mid-August the advisory role on grain transportation and handling. An important function that will be undertaken will be the monitoring of the system. This will involve a

[*Interprétation*]

exemple assez remarquable. Il est possible que d'autres groupes d'agriculteurs appliquent leurs propres idées, ailleurs, dans les Prairies.

Il convient maintenant de mentionner les problèmes auxquels doivent faire face les collectivités locales des Prairies. Comme vous le savez, beaucoup d'entre elles ont vécu sous la menace d'un abandon de la voie secondaire, depuis plus de dix ans, ce qui a entraîné une baisse de confiance de la part des entreprises et un déclin des collectivités concernées.

Il faut également se rappeler que beaucoup des collectivités locales des Prairies font actuellement face à des changements à très long terme, dont certains trouvent leur origine dans les années de dépression car, depuis cette période, la tendance a été de favoriser l'expansion des exploitations agricoles, ce qui entraîne une transformation des collectivités concernées; ceci est particulièrement vrai pour la construction d'autoroutes, qui aboutit à la suppression de beaucoup des services rendus par ces collectivités, qui tendent à être assumés par les villes ou les centres régionaux.

Je parlerai maintenant des difficultés de planification auxquelles doivent faire face les gouvernements provinciaux, surtout en ce qui concerne l'amélioration des autoroutes. En effet, une fois encore, ces gouvernements doivent avoir une idée précise de l'évolution de notre système de manutention des céréales avant de pouvoir planifier la construction ou l'amélioration des réseaux routiers régionaux.

La simple capacité des équipements de transport des céréales est bien connue, surtout en ce qui concerne Vancouver, mais il faut aussi mentionner l'existence de problèmes graves à Thunder Bay, qui exigent une attention immédiate. Ainsi, pour donner un exemple, les quais de Thunder Bay ne peuvent pas recevoir de très longs trains; en conséquence, les trains de plus de 100 wagons doivent être divisés et faire beaucoup de manœuvres avant de se présenter aux élévateurs.

De plus, l'emplacement des élévateurs, à Thunder Bay, pose un autre problème car ils entraînent beaucoup de manœuvres inutiles. Si l'on se rappelle que toutes ces manœuvres doivent se faire dans le cœur d'une zone urbaine, on comprendra facilement les problèmes que cela cause à la circulation automobile.

Les problèmes d'accès à la Côte ouest sont également bien connus, surtout en ce qui concerne le canyon du fleuve Fraser et le blocage de certaines routes essentielles du fait d'avalanches ou de glissements de terrain en hiver.

Je terminerai cette analyse de la situation actuelle en précisant que toutes les indications dont nous disposons permettent de prévoir un marché céréalier très actif pour les années à venir; nous devrions donc nous préparer à devoir transporter des quantités de céréales beaucoup plus importantes que nous ne l'avons fait jusqu'à présent.

Je parlerai maintenant de certaines activités du ministère des Transports, avant d'examiner les deux commissions qui ont été créées.

Tout d'abord, le ministère des Transports participe aux activités du groupe des céréales et, à partir de la mi-août, jouera un rôle consultatif sur les problèmes de transport et de manutention des céréales. Une fonction importante qui sera assumée sera le contrôle du système. Celui-ci s'effec-

[*Text*]

very close watch on the utilization of equipment and a close watch too on any disruptions that may occur in the system.

• 1005

The Ministry also may be required, if necessary, to provide inputs to the two Commissions. That is a matter for the Commissions to decide, but one such example has been the request from the whole Commission for the Ministry to undertake studies on micro-rationalization.

Now I would like, just for a moment, to refer to the micro-rationlization studies. These are a response to some long-standing requests from the provincial governments for the study of a more rational way of operating many of these branch lines, which could involve transfer of ownership from one company to another, joint running-routes, or the interconnection of lines that, at present, are not connected. One such study that is under way at present is the Elrose-Estonarea study. There is a map on the wall there. This study is examining a number of options which could relate in the more efficient utilization of lines in that area. They could imply interconnections, rail interconnections between lines, transfers of ownership, some new highway construction. It also could result in more efficient utilization of equipment and less circuitous routing of grain from this area to the export position—a desirable objective in any event.

The Ministry is also being called on to give other types of technical and specialized advice. One such example would be the option of operating certain branch lines on a short-line basis. Now the term "short-line" is a technical term really, but it is used in the United States to apply to lines that are operated under different operating conditions and rules from the normal main-line system. At its extreme, it could imply a line where the maintenance of track, the operation of the trains and so forth, are undertaken by the same men, in other words, a system where the overheads are reduced to the absolute minimum at which the service is maintained. There are a number of these operating in the United States. It is possible that this could be an alternative for operating certain of the Prairie branch lines and it is being looked at. Eventually the Ministry, of course, will be receiving the reports of the various Commissions. It will have the task of evaluating these, and, as a result of that, will have the role too of developing guidelines for implementation of Commission recommendations.

Further activities that are under way at present relate to capacity studies of main-line trackage, the studies of joint track use in the areas between Saskatoon and Edmonton and the Fraser Canyon, studies of West Coast access—and there are many problems here—and studies of the Thunder Bay congestion problem.

There will be a necessity too to examine the situation of country elevators, because if we have a system that moves in the direction of high through put elevators generating multiple carload lots of grain, then there is going to be a need to improve the siding accommodation at many of the elevator points. This can be done by inserting an additional track with a gantry spout to load additional cars, or it also

[*Interpretation*]

tuera au moyen d'une surveillance très étroite de l'utilisation des équipements et de toute interruption du service.

Au besoin, on demandera également au ministère d'alimenter la Commission en données. Il appartiendra à celle-ci d'en décider, mais un exemple sont les études demandées par la Commission au ministère sur la micro-rationalisation.

J'aimerais maintenant parler de ces études de la micro-rationalisation pendant quelques instants. Il s'agit là d'une réaction à la volonté depuis longtemps exprimée par les gouvernements provinciaux de voir menée une étude sur la rationalisation d'un grand nombre de ces lignes secondaires, rationalisation pouvant comporter éventuellement le transfert du droit de propriété d'une compagnie à une autre, l'utilisation en commun d'une même ligne par les deux compagnies ou bien la construction de liaisons entre des lignes non-connectées à l'heure actuelle. Une telle étude qui est en cours actuellement est l'étude de la région Elrose-Eston. Vous en avez une carte sur le mur. Cette étude examine un certain nombre d'options qui pourraient permettre une utilisation plus rationnelle des lignes ferroviaires dans cette région. Elle comporte la construction de voies ferroviaires de liaison, des transferts de propriétés et la construction de nouvelles routes. Un tel travail permettrait également d'utiliser de façon plus efficace l'équipement et de raccourcir le trajet que doit parcourir le grain vers les points d'exportation, objectif qu'il est souhaitable de réaliser en tout état de cause.

Le ministère est également invité à fournir d'autres conseils de type technique ou spécialisé. Un exemple serait la gestion de certaines lignes secondaires comme s'il s'agissait de «lignes courtes». Le terme «lignes courtes» est un terme technique qui est utilisé aux États-Unis pour décrire des lignes qui sont desservies à partir de la ligne principale, et avec des conditions de fonctionnement et des règles différentes. Ce pourrait être une ligne dont l'entretien, le fonctionnement etc., sont assurés par les mêmes hommes, c'est-à-dire où les frais généraux sont réduits au minimum absolu. Un certain nombre de ces lignes existent aux États-Unis. Ce pourrait être là une solution de rechange pouvant s'appliquer à certaines lignes secondaires des Prairies. Enfin, le ministère recevra bien sûr les rapports de diverses commissions, il devra les évaluer et devra rédiger des directives afin de mettre en œuvre les recommandations de la Commission.

Les autres activités actuellement en cours ont trait aux études de capacité des lignes principales, aux études sur l'utilisation en commun des voies, dans la région entre Saskatoon, Edmonton et le Canyon Fraser, l'étude des accès à la côte ouest, et l'étude du problème de la congestion de Thunder Bay.

Il faudra également examiner la situation des élévateurs de campagne, car si nous voulons avoir des élévateurs de plus grande capacité, pouvant charger des trains entiers, alors il faudra transformer les voies desservant ces élévateurs. Cela peut être fait en ajoutant une voie supplémentaire, qui permettra à l'élévateur de charger plus de wagons en même temps, ou bien en disposant les éléva-

[*Texte*]

can be achieved by various zoning requirements which will maintain a minimum spacing of elevators at any given point to ensure an adequate number of cars.

It also will be necessary to assess the costs of upgrading track on branch lines. Again, this is not going to be a job that can be undertaken very quickly since we will await the recommendations of the whole Commission as to the type of system that will be retained.

I should say though, in connection with most of the branch lines, that it is not a question of just replacing the rail. The rail on most of the branch lines is of light weight; it is a 60-pound rail, which is no longer manufactured on this continent. There is, therefore, no replacement supply available. What is required is the complete rebuilding of these lines. As I have said, we have inadequate roadbeds so we have to start really from scratch again. We have to put in high quality roadbeds with rock ballast, new ties and heavy steel. The cost of doing this is certainly in excess of $100,000 per mile, in many cases a good deal more, and since this process will also involve renewing and replacing many of the structures in order to bear the heavier weights of modern equipment, the costs can be quite substantial.

• 1010

M. De Bané: Est-ce qu'on peut savoir pourquoi le ministère des Transports est incapable de publier ces quelques lignes dans les deux langues officielles?

The Chairman: Mr. De Bané's question was . . .

M. Davey: Malheureusement, monsieur le président, le délai accordé pour cette présentation était trop court; originairement, elle était destinée à l'Ouest du Canada. Nous regrettons que ce ne soit pas disponible dans les deux langues, mais nous essaierons de remédier à cette situation à l'avenir.

The Chairman: Could a copy be forwarded to Mr. De Bané?

Mr. Davey: Yes.

M. De Bané: Ce n'est pas très long quand même, c'est à peine quelques lignes.

Le président: Nous ne les avons pas, monsieur. De Bané, M. Davey dit qu'il va nous les faire parvenir. You may proceed, Mr. Burges:

Mr. Burges: I would like now to refer briefly to the activities of the Canadian Transport Commission. During this summer, between June and October, the BLIP Program is under way. The BLIP Program stands for the Branch Line Inventory Program. A group of engineers from the CTC will be examining each branch line in the prairies and in this process will be establishing the physical condition of the plant and will be also making a report on the salvage value of the plant. The purpose of this program is to provide, on the one hand, the Hall Commission with adequate information on the physical conditions which prevail on each line and also to check, to cross-check, the railway's own assessment of the scrap value of assets. It is hoped that this program will be complete by the end of the summer.

[*Interprétation*]

teurs à peu de distance les uns des autres, de façon à pouvoir charger plusieurs wagons en même temps.

Il faudra également déterminer le coût de la rénovation des voies des lignes secondaires. Encore une fois, ce n'est pas un travail qui pourra être entrepris très rapidement, car nous devrons attendre les recommandations globales de la Commission quant au type de système à mettre en œuvre.

J'ajouterai, cependant, qu'il ne s'agit pas seulement dans le cas des lignes secondaires de remplacer les rails. Dans la plupart de ces lignes, les rails sont légers, de 60 livres, et ils ne sont plus fabriqués sur le continent nord américain. Par conséquent, on ne peut pas les remplacer, et il faudra donc reconstruire la voie au complet. Comme je l'ai dit, les plates-formes de terrassement sont inadéquates; et il faut donc tout recommencer. Il faudrait installer des plates-formes de terrassement de haute qualité comprenant des encaissements de pierre, de nouvelles traverses et de l'acier lourd. Le coût d'une telle amélioration s'élève à plus de $100,000 du mille, beaucoup plus dans certains cas, puisque cette amélioration incluerait le renouvellement et le remplacement de plusieurs structures existantes afin qu'elles puissent supporter les poids lourds de l'équipement moderne; donc, les coûts peuvent être très élevés.

Mr. De Bané: Could you tell us why the Department of Transport has not published these few lines in both official languages?

Le président: La question de M. De Bané était la suivante—

Mr. Davey: Unfortunately, Mr. Chairman, we received very short notice of this presentation; moreover, it was destined for presentation in Western Canada. We regret that the text is not available in both languages, but we shall try to improve this situation in the future.

Le président: Est-ce que vous pourriez faire parvenir un exemplaire à M. De Bané?

M. Davey: Oui.

Mr. De Bané: There are but a few sentences to be translated.

The Chairman: Mr. De Bané, we had not seen them prior to the meeting. Mr. Davey informs me that a French translation will be sent to us. Poursuivez, monsieur Burges.

M. Burges: J'aimerais parler brièvement des activités de la Commission canadienne des transports. Au cours de l'été, c'est-à-dire entre le mois de juin et le mois d'octobre, le Programme BLIP, programme d'inventaires des embranchements, sera mis au point. Un groupe d'ingénieurs de la Commission canadienne des transports examinera chaque embranchement dans les Prairies afin de vérifier l'état des installations; de plus, ce groupe rédigera un rapport ayant trait à la valeur de récupération des gares de triage. Le but de ce programme est de fournir des renseignements pertinents à la Commission Hall ayant trait à l'état de chaque ligne; de plus, ce programme contrôlera la valeur de récupération calculée par les sociétés de chemins de fer. Nous espérons que ce programme sera terminé à la fin de l'été.

[*Text*]

In the process of undertaking this program, the CTC representatives are having meetings with all of the municipalities in the West and there is a publicity program accompanying this to set peoples' minds at rest because this program is essentially an inventory and relates in no way to abandonment. The Commission will not only be looking at lines which are in the «C» category, the 525 miles which are not protected, they will be looking at lines in the «B» category, the 6,300 miles that the Hall Commission will be examining, but they will also be looking at a large number of other lines too. This is an over-all inventory of the system and something which has never been undertaken before. Consequently, these studies that they are making will provide inputs to both the Hall and Snavely Commissions.

The terms of reference of the Hall Commission are very broad, and deliberately so. Basically, the Commission will consider the implications of adjustment to the total grain handling and transportation systems as they relate to seven areas.

First and foremost, the impact on grain producers because any adjustments in the system could mean additional truck haul for grain producers and additional costs for them. The concentration of grain deliveries at fewer points could, in turn, produce congestion problems.

Second, there will be a study of the impact on communities and, as I have indicated, the impact here could be significant, the doubt that surrounded the future of many of these lines has had a serious impact on the development of many communities, that if a line is removed from a town, there is perhaps initially a loss in the tax base, a reduction in the tax base with the removal of rail and elevator plant; there is an employment impact in some cases, as you know, because the elevator agents will be obliged to leave, and in many communities which are delicately poised, this could just be the push that will send them on a down-hill path.

• 1015

At the same time, it has to be remembered, though, that many communities have been declining steadily, and the removal of a rail line in itself may do nothing more than accelerate an existing trend. The elevator system again has experienced some difficulty in forward planning because of the uncertainties as to the system, and here there will be a necessity to consider the various plans of the companies and the co-operatives, and the timing required to enable them to make the adjustments if a line is closed.

Development opportunities are a particularly important area of concern to the Commission and development opportunites which the Commission has in mind fall into there groups: firstly, the possibility that there may be the development of agricultural processing in a given area; secondly, the possibility of some manufacturing development occurring; or, thirdly, a natural resource development. All of these developments would imply a requirement for rail transportation. The Commission is most anxious to take no steps that would inhibit any foreseeable developments of this type.

[*Interpretation*]

Aux termes de ce programme, les représentants de la Commission canadienne des transports assisteront à des séances de tous les conseils municipaux de l'ouest du Canada. De plus, nous avons mis au point un programme de publicité afin de rassurer les gens puisque ce programme reste essentiellement un inventaire et n'a rien à voir avec l'abandon des voies ferroviaires. La Commission n'examinera que les voies ferroviaires qui font partie de la catégorie «C», c'est-à-dire les 525 milles qui ne sont pas protégés. La Commission examinera aussi les voies qui font partie de la catégorie «B», c'est-à-dire les 6,300 milles qui font l'objet de l'étude de la Commission Hall; de plus, elle examinera beaucoup d'autres lignes. Il s'agit d'un inventaire global du système, qui n'a pas encore été effectué. Par conséquent, les renseignements qui découleront de ces études seront utiles à la Commission Hall et à la Commission Snavely.

Le mandat de la Commission Hall est très général; ceci a été fait délibérément. A la base, la Commission prendra en considération les implications de l'ajustement à la manutention globale des céréales et au système de transport tel qu'il s'applique à sept régions.

Tout d'abord, nous étudierons l'impact sur les producteurs de céréales puisque toute modification du système pourrait entraîner de plus longues distances à parcourir par voie ferrée et donc des frais additionnels pour les producteurs. La concentration des livraisons de céréale en quelques terminaux seulement pourrait être à la base de certains problèmes de congestion.

Deuxièmement, nous effectuerons une étude de l'impact sur la collectivité et, comme je l'ai indiqué, il pourrait y avoir un impact significatif, puisque le doute qui entourait l'avenir d'un bon nombre de ces lignes secondaires a affecté le développement de plusieurs villages. Lorsque l'on retire une ligne d'embranchement qui mène à une ville, il y a tout d'abord une perte d'impôt, une réduction de l'assiette fiscale en plus de l'enlèvement de la gare de triage et de l'élévateur à grains; de telles mesures affectent aussi le taux de chômage puisque les agents d'élévateur sont alors obligés de quitter la ville. Lorsque cela se produit dans des villes où l'équilibre est déjà très précaire, il arrive que ce soit le dernier coup de pouce vers le déclin.

En même temps, il faut garder à l'esprit que plusieurs collectivités sont en voie d'extinction et que la suppression d'une ligne d'embranchement ne peut qu'accélérer le processus. Le système des élévateurs a été victime de certaines difficultés au niveau de la planification puisqu'il existe toujours des incertitudes à son sujet. Il sera nécessaire de prendre en considération les divers projets des sociétés et des coopératives, tout en gardant à l'esprit l'horaire auquel il faudra s'en tenir afin de leur permettre de donner un coup de barre si l'on décide de fermer une ligne.

La Commission se préoccupe tout particulièrement des possibilités de développement. Ces possibilités telles qu'envisagées par la Commission se divisent en trois groupes: Tout d'abord, la possibilité de développement au niveau de la transformation agricole dans une région donnée; deuxièmement, la possibilité de certains développements au niveau des usines de fabrication; troisièmement, une possibilité de développement des ressources naturelles. Tous ces développements exigeraient un mode de transport par voies de chemin de fer. La Commission ne tient pas à prendre des mesures qui mettraient un frein aux éventuels développements de ce genre.

[*Texte*]

Then there is the question of rail network planning, and this particular area covers the concepts of joint track use, of interconnections between lines, the transfers of ownership, and also such important questions as the routing of grain to Churchill from CPR stations in Saskatchewan and Manitoba. All of these will be examined.

There is the question of over-all financial impact, because if these changes take place the financial impact on different sectors will vary and it will be necessary for the Commission to assess the allocation of this impact—who is going to suffer most—and try and establish some broad figure in each case. There is bound to be an impact on producers; there will be costs for communites; there may be costs for provincial governments; there may be costs for the elevator companies; and there may be costs for the railways as well. All these have to be assessed.

Finally, a very important concern of the Commission is to ensure consistency of approach. There will be some 17 areas that will be examined by the Commission, and the hearings that take place in each of these areas will be in the charge of a commissioner; and it is particularly important to ensure consistency, particularly in the boundary zones between one area and another, so that the decision made in area A does not have a serious impact on area B. The two have got to be co-ordinated efficiently.

In the initial discussions that we had with the Commission it was seen that there would be some five basic types of decision that the Commission would bring down. First of all, the Commission, after due examination, could decide that a line be re-allocated to the basic network for retention until the year 2000. Now, such a decision implies quite a lot because just to re-allocate a line that is in maybe quite serious condition would not be enough, so that such a recommendation that the line be re-allocated might imply the rebuilding of the line and the bringing of that line up to a higher physical standard, so that it could carry covered hopper cars, for example.

Secondly, the Commission could recommend the retention of a line for a period to be determined, pending the realization of anticipated developments. These are the developments I referred to: the natural resource development, agricultural processing, and manufacturing.

Thirdly, a line could be recommended for retention, for some specific period to be determined, in order to facilitate adjustment and to permit completion of related infrastructure programs. In other words, this would imply a period of years being allowed for the upgrading of highways in an area or for the elevator companies to relocate plants and develop new facilities. You cannot impose sudden change on a system as large as this: the dislocation effect would be too severe.

[*Interprétation*]

Ensuite, il y a toute cette question de planification du réseau ferroviaire, et ce domaine en particulier recouvre les concepts d'utilisation conjointe des voies ferroviaires, des connexions entre les voies ferroviaires, des transferts de propriétés, et aussi des questions importantes telles que l'acheminement des céréales vers Churchill à partir des gares du CP en Saskatchewan et au Manitoba. Toutes ces questions seront examinées.

Il y a aussi la question des effets financiers, puisque si de telles modifications ont lieu, les effets financiers accuseront certaines variances à différents niveaux et la Commission devra évaluer la répartition de ces effets—il faudra déterminer qui en souffrira le plus—afin d'établir quelques chiffres globaux dans chaque cas. Les producteurs sentiront certainement les effets de telles modifications; les collectivités, les gouvernements provinciaux, les sociétés d'élévateurs à grain, et même les chemins de fer se verront peut-être dans l'obligation de défrayer les coûts de ces modifications. Il faut évaluer tous ces coûts.

En dernier lieu, la Commission se préoccupe surtout d'établir une approche cohérente. Il y aura quelque dix-sept régions qui seront examinées par la Commission, et les enquêtes qui auront lieu dans ces localités seront menées par le commissaire; il est d'importance capitale d'assurer la cohérence, surtout dans les zones limites entre une région et une autre afin que la décision qui affecte la région A n'ait pas d'effets négatifs sur la région B. Il faut assurer une certaine coordination.

Dans les discussions préliminaires que nous avons eues avec les représentants de la Commission, nous avons établi qu'il y aurait cinq genres de décisions de base qui devront être prises par la Commission; tout d'abord, la Commission, après avoir effectué un examen soigneux, pourra décider d'ajouter une ligne d'embranchement au réseau de base et la retenir jusqu'en l'an 2000. Une telle décision est d'importance capitale puisqu'il ne suffit pas de maintenir une ligne d'embranchement qui n'est peut-être pas en très bonne condition; une telle recommandation impliquerait la reconstruction et l'amélioration de la ligne d'embranchement afin de s'en tenir aux normes établies pour qu'une telle ligne puisse supporter un certain genre de wagon, par exemple.

Deuxièmement, la Commission pourra recommander que l'on retienne une ligne d'embranchement pour une période qui sera déterminée, moyennant la réalisation de certains développements prévus. Il s'agit des développements auxquels j'ai fait allusion: le développement des ressources naturelles, la transformation agricole et les usines de fabrication.

Troisièmement, la Commission pourra recommander que l'on retienne une ligne d'embranchement, pour une période qui sera déterminée, afin de faciliter l'ajustement et de permettre l'achèvement des programmes d'infrastructure qui y sont étroitement reliés. En d'autres termes, une certaine période serait allouée afin de permettre l'amélioration des autoroutes dans une certaine région ou de permettre aux sociétés d'élévateurs à grain de relocaliser leurs usines et de créer de nouvelles installations. En effet, il est impossible d'imposer des modifications subites surtout lorsqu'il s'agit d'un système aussi vaste que celui-ci; les effets de cette organisation seraient beaucoup trop durs.

[*Text*]

• 1020

Fourthly, there would be the possibility of the Commission's recommending the incorporation of certain lines, or a portion thereof, in a more rational network structure. This, of course, refers us back to the micro-rationalization concept. The Commission could recommend the transfer of ownership of lines, or joint running rights, the construction of new connections between lines, and other more rational systems of operation.

The fifth possible recommendation refers to a line where the Commission can find no further justification for its continued operation in the long term. In a case like this, the Commission could recommend that abandonment prohibition be removed from the line and, at a date to be specified, that that line be passed on for hearings under Section 254 of the Railway Act by the Canadian Transport Commission.

I should point out that many of these lines are, in fact, dying in a natural way. There is a process of attrition going on, which is resulting in certain lines fading from the scene. One such example is the line between Lauder and Boissevain in Manitoba where, over a period of the last few years, the elevators have been closing one after the other until a few weeks ago the last elevator closed, removing all further justification for the line's continued operation. In other words, decisions by the grain—handling sector are, in themselves, having an impact on the future of many of these lines.

The Hall Commission also can bring forth a number of discussionary supplementary recommendations. These could relate to the present physical condition of railway plant and equipment, and you have seen some of the perhaps worst examples of the situation earlier on.

There is also the important question of the status of railway right-of-way after abandonment. In the past, the traditional approach has been for the railways to dispose of right-of-way to adjacent land owners. There may be situations where the railway right-of-way forms an important regional asset—it may be required for highway construction, for recreation purposes, and so on. The Commission wants to examine all possible uses that could be made of the railway rights-of-way.

The Commission too may wish to comment on the planning priorities in the grain-handling industry as they relate to these lines. In the past we have seen examples of overbuilding of facilities at certain points, and it is not surely in the long-term interest of the industry to have maybe too much concentration of facilities at certain points, resulting in a low throughput at each elevator.

The Commission might likewise want to comment on such questions as inland terminals. The car allocation system, which is at present governed by the Bracken Formula, a formula which relates the allocation of cars to the past throughput characteristics of a particular elevator, would require some change in the event of some major alterations to the system. The Commission may have some comments to make on that.

Furthermore, the Commission may also take a look at the basic network as initially defined, that is the 12,400 miles defined by order in council. You may recall that there is a study underway at the present time on joint

[*Interpretation*]

Quatrièmement, il y a la possibilité que la Commission recommande l'incorporation de certaines lignes, ou portions de lignes dans un réseau plus rationnel. Cela, bien sûr, nous ramène au concept de la micro-rationalisation. La Commission pourrait recommander le transfert de la propriété de ces lignes, ou bien des droits d'utilisation conjoints, la construction de nouvelles liaisons entre lignes et des systèmes de fonctionnement plus rationnels.

La cinquième recommandation possible intéresse les lignes pour lesquelles la Commission ne voit pas de justification à long terme. Dans un tel cas, la Commission pourrait recommander que l'interdiction de fermeture soit supprimée et spécifier une date pour l'ouverture d'audiences, en vertu de l'article 254 de la Loi sur les chemins de fer, que tiendrait la Commission canadienne des transports.

J'ajouterais qu'un grand nombre de ces lignes meurent, en fait, de façon naturelle. Il y a un processus d'usure qui se produit et qui fait que certaines lignes simplement disparaissent d'elles-mêmes. Un exemple est la ligne entre Lauder et Boissevain au Manitoba sur laquelle les élévateurs ferment les uns après les autres depuis quelques années, le dernier ayant été fermé il y a quelques semaines, enlevant ainsi toute justification au maintien de la ligne. Autrement dit, les décisions prises par le secteur de la manutention du blé influeront elles-mêmes sur l'avenir d'un grand nombre de ces lignes.

La Commission Hall pourrait également soumettre un certain nombre de recommandations supplémentaires pouvant faire l'objet d'un débat. Ces recommandations pourraient porter sur l'état actuel des équipements et des structures ferroviaires, et vous avez déjà vu quelques exemples graves de cette situation.

Il y a également la question de l'avenir des terrains sur lesquels la voie est construite. Par le passé, la solution traditionnellement adoptée était de donner ces terrains aux propriétaires limitrophes. Mais on peut envisager une situation où ces terrains présenteraient une valeur importante pour la région, qui pourrait y construire une route, ou s'en servir pour des fins récréatives etc. La Commission souhaite examiner toutes les utilisations possibles que l'on pourrait faire de ces terrains.

La Commission peut également souhaiter donner son avis sur les priorités à adopter dans la planification de la manutention des céréales, dans la mesure où ces lignes en sont affectées. Nous avons vu, par le passé, des exemples où l'on construisait des installations excessives en certains points, et il n'est pas dans l'intérêt à long terme de ce secteur de concentrer ainsi les équipements en certains points.

La Commission peut également souhaiter donner son avis sur les terminaux intérieurs. Au cas ou le système serait changé, il faudrait modifier la formule Bracken de répartition des wagons, d'après laquelle on affecte à un élévateur particulier un nombre donné de wagons en fonction du volume transporté précédemment. La Commission voudra peut-être donner son avis à ce sujet.

En outre, la Commission pourra également se pencher sur le réseau fondamental tel qu'il est défini à l'origine, c'est-à-dire les 12,400 milles définis par décret du gouverneur en conseil. Vous vous souviendrez qu'une étude est en

[*Texte*]

track use in the area between Saskatoon and Edmonton, and one of the well known examples of duplication of facilities that is frequently stressed is the parallel CN and CP lines between Saskatoon and Unity. It could be that the Commission may wish to make comments on situations like this as they relate to components of the basic network.

The Commission may also have some specific proposals on new linkages and interconnections and, lastly, No. 8, any other matters relevant to the inquiry—in other words, we have sought not to restrict the Commission in its role but to give them as broad a mandate as possible.

The current status of the Hall Commission is that it is now in operation; offices have been established in Saskatoon and the recruitment of staff for the secretariat is now in progress.

The regional commissioners have established offices in Brandon, Regina, Saskatoon and Medicine Hat. The commission has already initiated informal discussions with provincial governments, producer organizations, other elements in the grain industry and the railways and railway unions.

• 1025

The future plans of the commissions. Throughout the summer there will be further initiation of dialogue at the local level and the purpose of this—there will be a large number of meetings in small communities—will be to acquaint producers and other members of the communities with the procedures that the commission will be following in order that they can take a full part in the activities.

The secretariat will be initiating a number of studies on such questions as microrationalization and the first of the public hearings, we anticipate, will take place in late October after the harvest, giving people ample time to prepare. Following the conclusion of the public hearings, there will be submissions of reports on each region.

The second commission, which has been established, I refer to as the Snavely Commission. This is the commission on the cost and revenues of grain transportation by rail and this diagram merely illustrates the movements that it is concerned with, restricted to movements of grain, flour and grain products, as identified in Section 271 and 414 of the Railway Act, that is to say, grain's and grain products' moving at the statutory rates to the West coast ports, to Churchill, to Thunder Bay and to Armstrong.

The purpose of the commission is to evaluate contemporary railway costing practices using the Canadian Transport Commission Order 6313 as a base. It is to assess the adequacy of this order for grain traffic and to recommend changes if necessary. In other words, it is going to be a detailed assessment of costing methodology and this assessment will be made available to the Hall Commission for use in its evaluation of future transportation requirements, and there is a most important interrelationship here between the work of the two comissions.

It is hoped, therefore, that the Snavely Commission will be making its report by the end of the year, that this report will be available to the Hall Commission and the findings of the Snavely Commission can then be utilized by the Hall Commission in its assessment of the rail situation.

[*Interprétation*]

cours sur l'utilisation par les deux compagnies ferroviaires d'une voie reliant Saskatoon à Edmonton, ainsi que de cet exemple parfait de double emploi des voies que sont les lignes parrallèles du CN et du CP entre Saskatoon et Unity. La Commission pourra certainement décider de faire des recommandations sur des situations de ce genre.

La Commission pourra également faire des propositions précises sur la construction de nouvelles liaisons et connexions et, enfin, sur toutes les autres questions pertinentes. Autrement dit, nous avons cherché à ne pas limiter le rôle de la Commission mais de lui donner un mandat aussi large que possible.

La Commission Hall a déjà commencé ses travaux; un bureau a été ouvert à Saskatoon et l'on recrute actuellement le personnel de secrétariat.

Les commissaires régionaux ont ouvert des bureaux à Brandon, Regina, Saskatoon, et Medicine Hat. La commission a entamé des discussions officieuses avec les gouvernements provinciaux, les associations d'agriculteurs, et d'autres personnes intéressées par l'industrie de l'agriculture et les syndicats de chemin de fer.

Au cours de l'été, la commission stimulera la discussion à un niveau régional par une série de réunions dans les petites localités afin de faire connaître aux producteurs et aux autres intéressés la procédure qui leur permettra de suivre les activités de la Commission.

Le Secrétariat dirigera un nombre d'enquêtes sur des questions diverses et nous espérons que la première enquête publique aura lieu vers la fin d'octobre après la moisson pour permettre aux gens de préparer leurs mémoires. Une fois les enquêtes terminées, chaque région nous fera son rapport.

La deuxième commission porte le nom de la Commission Snavely, et elle étudie les frais et les recettes du transport du blé par chemin de fer. Le schéma que vous voyez traite du transport du blé, de la farine et de produits du blé selon les articles 271 et 414 de la Loi des chemins de fer; c'est-à-dire le grain et les produits de grains transportés au tarif prévu aux ports sur la côte ouest, à Churchill, à Thunder Bay et à Armstrong.

La commission a pour objectif d'évaluer le coût actuel du transport ferroviaire selon l'ordonnance 6313 de la Commission canadienne des transports. Le Comité examinera l'ordonnance pour le transport du blé et fera des recommandations. En d'autres termes, ce sera une étude détaillée de la méthodologie des frais et l'évaluation sera envoyée à la Commission Hall à l'appui de son analyse des exigences futures dans le domaine des transports. Je vous prie de noter que des liens étroits rattachent les travaux de ces commissions.

Nous espérons que la Commission Snavely nous fera son rapport avant la fin de l'année afin que son évaluation puisse être utile à la Commission Hall dans son étude du transport ferroviaire.

[*Text*]

The commission is also required to identify and review other railway costing issues which are relevant and recommend changes if required. As yet, the first report we have had from the Snavely Commission indicates that none have been identified during the initial stages of the commission's work, but it is expected that these will emerge.

An important function of the Snavely Commission will be to develop a series of typical cost profiles for different categories of prairie rail line use for grain traffic. One of the difficulties that we faced in the past in grain transportation was that all of the cost figures used have been based on system-wide averages. In a country as diverse as Canada and in a rail system as diverse as the Canadian rail system, there has been some question as to whether the system averages are suitable for this type of analysis.

Consequently, for this micro approach, it is planned to develop a number of cost profiles which characterize the conditions on particular types of line. These may relate to lines with particular physical characteristics or lines with particular traffic characteristics. This data, of course, is most important and will be made available to interested parties, and I emphasize this, for whatever use they deem appropriate in developing their version of the proper costs of transportation of grain by rail over individual lines or line catagories, so the findings here will be made available, for example, to a local group that is questioning the viability or otherwise of its particular branch line. They can work with this information and apply it to their own situation if they wish. Again, it is a most important input to the whole commission process.

• 1030

On a macro basis the Snavely Commission will be identifying the total system costs and revenues of transportation of grain by rail under contemporary conditions. This is proceeding from the individual lines to the total system.

Furthermore, the Snavely Commission has been asked to assess the impact upon railway costs of moving grain under a series of different handling and transportation assumptions. As yet, we do not have any clear idea of what these assumptions might be. These will be developed by the Hall Commission and by the Snavely Commission.

But obviously there are a number of possible scenarios that should be examined. One might be to go to the Saskatchewan Wheat Pool approach of high throughput elevators where each elevator point is generating twenty cars at a time instead of the traditional two or three cars and to look at such a system and the costs relating to it. Another one might look at a blend of inland terminals and conventional elevators and various other permutations that do exist. This again would be an important input to the work of the Hall Commission.

The Snavely Commission is essentially a very technical inquiry and in view of the highly technical nature of railway costing, the commission has recommended to interested parties that where they do not possess the expertise themselves that they employ e pertise, perhaps using consultants. This, to my knowledge, is being done by a number of the major interested parties. The commission is meeting on an informal basis at the present time with

[*Interpretation*]

En plus, la commission doit mettre au point et étudier les autres éléments qui affectent les coûts du transport par rail, et faire certaines recommandations. Toutefois, le premier rapport de la Commission Snavely n'en a pas trouvé mais il est à espérer que ces éléments ressortiront sous peu.

La Commission Snavely devra élaborer une série d'évaluations de l'emploi des voies ferrées dans les Prairies pour le transport du blé. Plusieurs difficultés se présentaient dans le passé, parce que les chiffres concernant le transport des trains étaient fondés sur des moyennes globales. L'emploi de ces moyennes a été remis en question puisqu'il semble que ce genre d'étude ne convient pas à la diversité du réseau ferroviaire canadien.

Afin de poursuivre cette méthode, on avait songé à élaborer un certain nombre d'évaluations pour faire valoir les conditions qui se présentaient dans certaines voies. Cela peut concerner les voies avec des caractéristiques techniques particulières ou des voies qui étaient plus occupées que d'autres. Ces données sont d'ailleurs très importantes et seront disponibles aux intéressés, et je le souligne, qui s'en serviront pour élaborer leur interprétation des frais propres du transport du blé par rail par voies individuelles ou par catégories de voies. Ces renseignements seront mis à la disposition d'un groupe régional qui désirerait étudier la rentabilité d'une voie de service. En effet, ils peuvent se servir de ces renseignements et les appliquer à leur propre situation, s'ils le veulent. Encore une fois, il s'agit de renseignements de haute importance pour la Commission.

Sur une base macro-économique, la Commission Snavely identifiera les coûts globaux du système ainsi que les revenus qui découlent du transport des céréales par chemins de fer, dans les conditions actuelles. Il s'agit donc d'une étude à partir des voies individuelles faisant partie du système global.

De plus, on a demandé à la Commission Snavely d'évaluer l'effet sur les coûts que constitue le transport des céréales aux termes d'une série de manutentions et de transports différents. Jusqu'à maintenant, nous n'avons aucune idée précise à ce sujet. En effet, la Commission Hall et la Commission Snavely s'en chargeront.

Bien entendu, il y a un bon nombre de possibilités qui devraient être examinées. Il faudrait peut-être adopter le point de vue du Syndicat du blé de la Saskatchewan qui a mis au point des élévateurs de grande capacité. Ces élévateurs peuvent fournir 20 wagons à la fois plutôt que deux ou trois wagons, comme par le passé. Il faudrait peut-être examiner un tel système et les coûts qui en découlent. Il faudrait prendre en considération un système regroupant des terminaux intérieurs, des élévateurs conventionnels ainsi que plusieurs autres installations existentes. Encore une fois, il s'agit de renseignements extrêmement utiles pour la Commission Hall.

La Commission Snavely effectue une enquête d'ordre technique. Comme les coûts de transport par chemins de fer sont de nature hautement technique, la Commission a recommandé aux parties intéressées de faire appel aux services d'experts-conseils, s'ils n'ont pas déjà ces services à leur disposition. Il y a déjà un bon nombre de parties qui ont suivi ce conseil. A l'heure actuelle, la Commission rencontre sur une base officieuse les représentants de l'in-

[*Texte*]

industry, producer groups, the railways, provincial governments and academics.

I will now turn to the procedures that the commission is to follow. There is a small commission staff and they are undertaking a certain amount of research. This has begun. Commissioner Snavely has appointed a technical advisory committee and he has invited the railways, the elevator companies, producer interests and others with a serious concern here, to send representatives to this committee which he will chair. This technical advisory committee will focus upon much of the detailed costing.

He is also undertaking continuous consultation with individual interested parties and he is exacting from them formal written submissions of their position. These are being filed with the commission and when he receives them he discusses them with the party concerned. At a later stage he will have public hearings and will then release all of the written submissions and the commission staff reports at the same time. The public hearings will then be an occasion for questions, additional information and rebuttals dealing with these various reports.

Concerning the schedule of activities of the commission, at the present time the commission is working on the development of procedures. From mid-July to mid-August the technical committee will be identifying relevant issues. From mid-August to mid-September there will be identification of data requirements by nonrailway interests. In other words, the grain handling sector may raise certain questions that require the compilation of data, the extraction of data from the railways. These particular concerns will be identified and the data will be collected.

In mid-September there will be the completion of the commission's staff study of the operating traffic and revenue characteristics by line category and from mid-September to mid-November the commission will review the statements and rebuttals of statements regarding the issues. Public hearings are scheduled—the dates are transposed there, but at the moment they are tentatively scheduled for the period from November 21 to 27. These dates, of course, are all subject to alteration or to some extension. Submission of the final report is scheduled for the end of the year.

• 1035

These then are the parallel activities under way at the present time. From the point of view of inhabitants of the Prairie communities, there is some danger that this may be a confusing period because not only do they have the Hall Commission in operation, but they have the Snavely Commission looking at the costing issues and they have the survey being made by the Canadian Transport Commission. A determined effort is being made to acquaint producers and other members of communities with the particular roles of each group and, of course, to give them adequate opportunity to take part in each of these exercises.

[*Interprétation*]

dustrie, les groupes de producteurs, les représentants des chemins de fer, les gouvernements provinciaux ainsi que les universitaires.

Passons maintenant aux procédures que la Commission entend adopter. Le personnel de la Commission est restreint et il a entrepris certaines recherches. Le travail ne fait que commencer. Le commissaire Snavely a nommé un comité consultatif technique et il a invité les chemins de fer, les sociétés d'élévateurs à grain, les groupes de producteurs ainsi que les autres groupes ayant un intérêt particulier dans l'affaire d'envoyer leurs représentants afin qu'ils prennent part aux séances du comité qu'il présidera. Le comité consultatif technique s'occupera surtout des coûts détaillés.

Le commissaire a aussi entrepris d'établir un système de consultation permanent avec les parties intéressées et il a exigé des présentations par écrit décrivant leurs prises de position. Ces mémoires sont soumis à la commission et lorsque le commissaire les reçoit il en discute avec les parties concernées. Plus tard, il y aura des séances publiques et le commissaire rendra publique la substance de ces rapports écrits. De plus, le personnel de la Commission l'inclut à son rapport en même temps. On pourra poser des questions, faire des demandes de renseignements additionnels et réfuter certaines déclarations ayant trait à ces rapports lors des séances publiques.

A l'heure actuelle la Commission tente de mettre au point certaines procédures. De la mi-juillet à la mi-août, le comité technique tentera d'identifier les questions pertinentes. De la mi-août à la mi-septembre, on tentera d'identifier les données nécessaires qui sont exigées par les parties autres que les chemins de fer. En d'autres mots, le secteur de la manutention des céréales peut poser certaines questions qui exigeraient que l'on réunisse certaines données provenant des chemins de fer. Ces questions seront relevées et les données seront recueillies.

A la mi-septembre, la Commission terminera son rapport ayant trait aux opérations et aux caractéristiques de revenu par catégorie de voie d'embranchement; à partir de la mi-septembre jusqu'à la mi-novembre, la Commission fera le bilan. Des séances publiques sont prévues—les dates sont sujettes à certaines modifications, mais pour le moment, il s'agit du 21 au 27 novembre. Bien entendu, il se peut qu'il y ait certaines modifications ou certaines prolongations. La présentation du rapport final est prévue pour la fin de l'année.

Il s'agit donc des activités parallèles qui sont en œuvre à l'heure actuelle. Du point de vue des habitants des Prairies, il y a un certain danger qu'il s'agisse d'une période qui porte à confusion puisqu'il y a non seulement l'enquête poursuivie par la Commission Hall, mais aussi par la Commission Snavely, qui examine les coûts et l'enquête effectuée par la Commission canadienne des transports. On a tenté de mettre au point un système d'information à la portée des producteurs et de ceux qui jouent un rôle dans l'un ou l'autre des groupes en question afin de leur permettre de prendre part à ces activités.

[*Text*]

Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Burges, for a most interesting presentation. Is it agreed that the main slides used during the presentation be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: It was very good, and we can have Mr. Burges back for another meeting if you should so desire. Knowing that we are limited in time and that the House opens today at 11 o'clock, I would ask the members to keep the questions as short as possible so that as many members as possible have a chance to ask at least a couple of questions.

Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in addition to this being appended to the Minutes, would it be available in a separate folder so that members could have a few extra copies of it?

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. J. M. Davey (Senior Assistant Deputy Minister, Special Projects, Ministry of Transport): We would be very happy, Mr. Chairman, to co-operate in any way we can with the Committee to make additional copies available.

The Chairman: As the request was made to Mr. Davey, I would imagine that copies could be forwarded to you with no problem at all.

Mr. Lessard, on another point of order.

Mr. Lessard: It is on the same line. Can we also be provided with copies of the two maps you have on the wall?

Mr. Burges: I am afraid there is a bit of difficulty with the maps. These are the only copies we have at present. They will be available later.

This particular map which shows the designation of the network, the elevators and so forth, is now being printed. A new version is now being printed. It will be ready in September and will be distributed by the whole Commission. I think it would be preferable and more useful for you to wait until September for the new map which will be a vastly superior version of this one.

The Chairman: For the information of the members, this report is very recent. That is one of the reasons why the translation has not been completed. We thought it was important for you to see it anyway before the recess, but the material will be available when we return to any member who requests it.

Mr. Murta.

Mr. Murta: In connection with what Mr. Benjamin had said, I was wondering if it would be as easy to have extra copies of the Committee proceedings printed. I do not know how many are normally printed, but I understand if the Committee is in agreement we could get extra copies so that members could distribute them to the interested parties in Western Canada. The presentation by Mr. Burges was excellent and I think very informative, and there are many people at the municipal level or the farm level who would certainly want to read over the proceedings.

[*Interpretation*]

Merci, messieurs.

Le président: Merci, monsieur Burges, de votre excellente présentation. Êtes-vous d'accord pour que l'on annexe les diapositives les plus importantes au compte rendu d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: C'était une excellente présentation, et nous pouvons faire revenir M. Burges lors d'une autre séance si vous le voulez. Je tiens à souligner que notre temps est limité puisqu'aujourd'hui la Chambre siège à 11 heures. Je vous demanderais donc de vous en tenir à des questions très brèves afin que tous les membres qui le désirent puissent poser des questions.

Monsieur Benjamin, une question de Règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, bien que ces documents soient annexés au compte rendu d'aujourd'hui, je me demande s'il ne serait pas possible de les fournir dans un dossier séparé aux membres du Comité.

Le président: Monsieur Davey.

M. J. M. Davey (sous-ministre adjoint, projets spéciaux, ministère des Transports): Monsieur le président, nous serions heureux de collaborer avec le Comité afin de vous fournir les copies additionnelles.

Le président: Puisque cette demande a été transmise à M. Davey, j'imagine que nous pourrons obtenir des copies très facilement.

Monsieur Lessard, une question de Règlement.

M. Lessard: C'est au même sujet. Pourriez-vous aussi nous fournir des copies des deux cartes qui sont affichées au mur?

M. Burges: Il serait assez difficile de le faire puisque ce sont les deux seules cartes à notre disposition à l'heure actuelle. Ces cartes seront disponibles plus tard.

La carte qui démontre la désignation du réseau, les élévateurs et ainsi de suite est à l'imprimerie. Une nouvelle version sera imprimée, elle sera prête en septembre et sera distribuée par toute la Commission. Il serait préférable et plus utile pour vous d'attendre jusqu'au mois de septembre afin de vous procurer la nouvelle carte qui est de loin supérieure à celle-ci.

Le président: Je tiens à souligner que ce rapport est tout à fait récent. Voilà l'une des raisons pour laquelle la traduction n'a pas encore été achevée. Nous avons cru qu'il était important de vous faire cette présentation avant l'ajournement, mais la documentation sera disponible lors de notre retour.

Monsieur Murta.

M. Murta: Dans le même ordre d'idée que M. Benjamin, je me demandais s'il était possible de faire publier des copies supplémentaires du compte-rendu de la séance du Comité d'aujourd'hui. Je ne sais pas combien on en imprime normalement, mais il semble que si le Comité est d'accord, il est alors possible d'en faire imprimer un nombre supplémentaire afin que les membres puissent en distribuer aux parties intéressées à travers l'Ouest du Canada. La présentation de M. Burges était excellente et les renseignements fort utiles. A mon avis, il y a un bon nombre de personnes au niveau municipal ou agricole qui seraient intéressées à lire le compte-rendu de cette séance.

[*Texte*]

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Burges might want to comment on the material available from the commissions.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

• 1040

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think Mr. Murta's suggestion is an excellent idea. I think in the interests of informing the people who will be affected as a result of this rationalization process it seems to me that it would be reasonable to, if we could, acquire additional copies so that we could send them out to very interested parties: municipalities, counties, chambers of commerce, boards of trade, etc. I think the proceedings would quite adequately cover the presentation that was made here this morning. I think on the basis of information if the Clerk could undertake to arrange additional copies it would be an excellent idea.

The Chairman: I do not believe there are any complications in that but if the Committee is agreeable I will let the Clerk look into it and report to you—we have a meeting next Thursday—to see how many additional copies could be available to the Committee for your personal distribution.

Mr. Hnatyshyn, on a point of order.

Mr. Hnatyshyn: It seems to me that we are probably in a position where we could make a motion for the printing of an additional number of copies if we could assess the demand. This may be the appropriate time; because of the printing situation it might be more convenient to have a motion right now. I have already communicated with all the municipalities and boards of trade in my constituency and I am anxious to follow up with a similar delivery of this material. So it may be that if we made a motion or a motion could be made at this time for the printing of an additional 1,000 to simplify the printing situation, they could do it in the first run without the necessity of having to rerun the issue.

The Chairman: Would that be agreed, that 1,000 additional copies be printed and distributed to the members who requested?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So ordered.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I asked my question because I thought we could have a separate one or two or three sheets of paper. What we have had today is an agenda and if we are going to use the Committee *Minutes* then I hope it is put in a concise and clear manner in the Committee *Minutes* so that people out in the country can understand what it is. That is why I was wondering if Mr. Burges and Mr. Davey could provide us with that agenda that we have just had.

The Chairman: As you know, it will be printed exactly as you have seen it, Mr. Benjamin. If there is anything else, Mr. Davey mentioned that they will co-operate with you to the fullest extent.

[*Interprétation*]

M. Davey: Monsieur le président, M. Burges voudrait peut-être vous faire part de ses commentaires au sujet des documents rendus disponibles par les commissions.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à mon avis, la suggestion de M. Murta est excellente. Afin d'informer les personnes qui seront affectées par ce processus de rationalisation, il me semble qu'il serait raisonnable de faire faire des copies supplémentaires afin de les faire parvenir aux personnes intéressées: les municipalités, les comtés, les chambres de commerce, les commissions de l'industrie et du commerce, et ainsi de suite. Je crois que les comptes rendus offriraient un résumé adéquat de la présentation de ce matin. Le greffier pourrait peut-être voir à faire imprimer d'autres exemplaires. Cela serait une excellente idée.

Le président: Je ne crois pas que cela cause des difficultés, mais si le Comité est d'accord, je demanderai au greffier de s'informer et je vous ferai un rapport de la situation plus tard. Nous nous réunissons jeudi prochain et nous pourrons décider alors combien de copies supplémentaires seraient nécessaires afin d'assurer votre distribution personnelle.

Monsieur Hnatyshyn, une question de Règlement.

M. Hnatyshyn: Il me semble que nous sommes dans une position où l'on pourrait proposer une motion ayant trait à l'impression d'un certain nombre de copies additionnelles, qui nous seraient disponibles sur demande. Il serait peut-être temps de le faire; vu la situation à l'imprimerie, il serait peut-être préférable de le faire dès maintenant. J'ai déjà communiqué avec toutes les municipalités et les commissions d'industrie et du commerce de ma circonscription et je voudrais leur faire parvenir les documents en question. Il faudrait peut-être proposer une motion ayant trait à l'imprimerie de 1,000 copies additionnelles afin de simplifier le processus. En effet, ils n'auraient pas besoin de faire une réimpression.

Le président: Êtes-vous d'accord donc, que 1,000 copies supplémentaires soient imprimées et distribuées aux membres qui en font la demande?

Des voix: D'accord.

Le président: Il en est ainsi ordonné.

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai posé cette question parce que j'avais cru que l'on pourrait en recevoir une copie séparée d'une, deux ou trois feuilles de papier. Aujourd'hui, nous avons reçu un horaire et s'il faut s'en remettre au procès-verbal du comité, j'espère que le tout sera rédigé de façon concise et claire afin que tous puissent comprendre. Voilà la raison pour laquelle je me demandais si M. Burges ou M. Davey pouvait nous fournir l'ordre du jour en copies supplémentaires.

Le président: Comme vous le savez, le tout sera imprimé de la façon que vous l'avez reçu, monsieur Benjamin. S'il y a autre chose, M. Davey a souligné qu'il serait heureux de collaborer avec nous.

[*Text*]

So we will start on the questioning, and first I have Mr. Murta. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Burges, I will be very short.

Mr. Chairman, do we have to adjourn by 11 o'clock?

The Chairman: It has been asked by some members. They have to be in the House at 11 o'clock . . .

Mr. Murta: All right.

The Chairman: . . . so we would appreciate to cut it as short as possible to 11 o'clock.

Mr. Murta: All right. My first question to Mr. Burges is on the Hall Commission study or the Hall Commission report that will be taking place. I understand, talking to some people in the Hall Commission, it is broken down in basically three areas. You have the initial look into the rail costing aspect that Hall is doing at the present time; then there is what they call global hearings—is this true?—and then from there we go into the public hearings which take place at the local level and there are between 80 and 100 of them. I am wondering whether or not you could give us a rough date or timeframe as to the global and the public hearings and also tell us whether or not Western Canada will be broken down into areas, how many areas, and generally the size of the areas that will be involved as far as the hearings are concerned? Thirdly—there are commissioners in every province, for example, Manitoba has one—will he preside at all the public hearings himself? Will there be another commissioner with him? What are some of the general mechanics of the Hall Commission itself?

The Chairman: Mr. Burges.

Mr. Burges: First of all, Mr. Chairman, in the regional breakdown that the Commission will be employing, there are possibly 17 areas. These vary in size and the size is a reflection of the number of lines in any given area that have to be considered.

The regional breakdown that is being employed does not necessarily conform in every case with one province. In other words the regions overlap provincial boundaries. Any glance at the regional rail system will indicate why this is so. To encompass an entire subdivision it is necessary to draw a line that maybe crosses a provincial boundary. This is a problem particularly around in the area of the Saskatchewan-Alberta border.

• 1045

There are four commissioners appointed and, generally speaking, the Manitoba commissioner will be handling the cases for Manitoba. He may at times thought sit with another commissioner, particularly where an area includes part of Saskatchewan. They may have a joint hearing in an area. In the scheduling of the global hearings, they are likely to precede the local hearings, and the global hearings, I presume, will be handled this year. The larg number of local hearings that are contemplated are expected to take about 18 months or so. The first of these will be late this year. I did say late October but it may be early November, but it is in that period.

[*Interpretation*]

Nous allons donc passer aux questions. Je cède la parole à M. Murta. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur Burges, Je serai bref.

Monsieur le président, sommes-nous obligés d'ajourner à 11 h?

Le président: Quelques députés en ont fait la demande. Il faut qu'ils soient à la Chambre à 11 h . . .

M. Murta: Très bien.

Le président: . . . donc nous apprécierions le fait de pouvoir ajourner vers 11 h . . .

M. Murta: Très bien. Ma première question s'adresse à M. Burges et a trait à l'étude entreprise par la Commission Hall. Si j'ai bien compris, après avoir parlé à certaines personnes qui font partie de la Commission Hall, ils ont réussi à délimiter trois domaines. En effet, il s'agit de l'aspect des coûts du transport par chemin de fer, étude entreprise par la Commission Hall à l'heure actuelle; ensuite, il y a les séances globales—est-ce vrai?—et en dernier lieu, il y a les séances publiques qui ont lieu au niveau local. Il semble qu'il y en aurait 80 à 100. Je me demande si vous pourriez nous donner une idée de la date ou du calendrier des séances globales et des séances publiques. Pourriez-vous aussi nous dire si l'Ouest du Canada sera divisé en certaines régions et si oui, en combien de régions? Quelle serait la superficie de ces régions qui serait délimitée aux termes des séances publiques et des enquêtes qui ont été entreprises? De plus, il y a des commissaires dans toutes les provinces, par exemple, le Manitoba en a un—est-ce qu'il présidera toutes les séances publiques lui-même? Y aura-t-il un autre commissaire avec lui? Quel sera le fonctionnement général de la Commission Hall?

Le président: Monsieur Burges.

M. Burges: Tout d'abord, monsieur le président, la Commission a décidé de s'en tenir à une division régionale qui délimiterait 17 régions. Ces régions varient selon la grandeur et cette grandeus reflète le nombre de lignes d'embranchement dans une région qui doivent être étudiées.

La délimitation régionale qui sera employée ne se conforme pas nécessairement dans tous les cas à une seule province. Autrement dit, il arrive que ces régions dépassent les limites provinciales. Un coup d'œil au système ferroviaire régional montrera pourquoi c'est le cas. Pour englober toute une subdivision il faut tracer un ligne qui est susceptible de traverser une frontière provinciale. C'est un problème, particulièrement dans la région frontière entre la Saskatchewan et l'Alberta.

Quatre commissaires sont nommés et, de façon générale, le commissaire pour le Manitoba s'occupera du Manitoba. Il pourra, de temps à autre, siéger avec un autre commissaire, surtout lorsqu'il s'agit d'une région débordant en Saskatchewan. Il pourra tenir des audiences conjointement dans une région. Ces audiences vont probablement précéder les audiences locales et se tiendront, certainement, cette année. On pense qu'il faudra environ 18 mois pour toutes les audiences régionales, vu leur grand nombre. Les premières se tiendront à la fin de cette année. J'ai dit à la fin d'octobre, mais cela pourra être début novembre ou une date avoisinante.

[*Texte*]

Mr. Murta: Could you give the Committee a general idea of the global hearings? Will they be public hearings?

Mr. Burges: This is my understanding at the moment. Details are still being worked out by the Commission. I could not give you a definitive statement on that.

Mr. Murta: I see. And the terms of reference of Hall Commission are to submit a report to the government by December of 1976. Is this the date by which they hope to have completed their hearings?

Mr. Burges: This is the contemplated deadline: 18 months from the outset of their work. But I think the Commission is aware that there is an enormous amount of work to be done. Because there are so many lines and so many interests involved, the Commission is very much aware that all parties must be given an adequate hearing; the implication being, of course, that it may be necessary to extend the operations for a short while beyond the limit imposed.

Mr. Murta: Right. I have a whole series of questions that I could ask, but I will ask just one more. Mr. Chairman, it seems to me that what we have to ask ourselves: what kind of basic system do we want? Are there any premises being carried into the hearings themselves? I am thinking of a premise such as farmers should not have to haul grain any longer than 20 miles, for example, as a general average for a maximum haul in Western Canada. Are there any concrete premises such as this?

My second question is: will the Crowsnest Pass rate be discussed, or will the Committee's recommendations really imply what should happen to the Crow rate and then it will be up to the politicians to decide whether or not they will act on that general recommendation?

Mr. Burges: It is a little difficult for me, as an official of the Ministry, to discuss premises that the Commission will be bearing in mind. We have been most careful here to leave all of this sort of decision to the Commission. I would assume that the Commission, in its early deliberations, will be developing certain concepts here, as you suggested, in terms of some maximum trucking distance and so forth. But it really would be premature to indicate what these are; I really have no idea at present. This is something that is being looked at right now.

There is no doubt that the Commission, in its review of individual lines, will bear in mind the costs of modernization, and although it is not going to deal with the Crowsnest Pass rate issue, there is no question that the question of who should bear the costs of modernizing a system will have to be laid out in the open, it will have to be presented to the government. But the Commission itself is not directly involved in the Crowsnest Pass issue.

Mr. Murta: All right, fine.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Lumley.

Mr. Lunley: Mr. Chairman, I think Mr. Burges's excellent presentation further necessitates the need for this Committee's trip to Western Canada to look at facilities with respect to grain handling situations . . .

Mr. Mazankowski: You do not believe the pictures.

[*Interprétation*]

M. Murta: Quelle forme prendront les audiences générales? Seront-elles publiques?

M. Burges: Je crois. La Commission n'a pas encore mis au point les derniers détails. Je ne peux donc pas vous donner de réponse définitive.

M. Murta: Je vois. Le mandat de la Commission Hall prévoit la présentation de son rapport au gouvernement en décembre 1976. La Commission pense donc avoir fini avec ses audiences d'ici là?

M. Burges: La Commission a 18 mois pour terminer son travail. Il sera peut-être nécessaire de prolonger ce délai, étant donné la quantité énorme de travail à accomplir et le grand nombre de lignes qu'il faut examiner, et la Commission est très consciente du fait qu'il faut donner à toutes les parties la possibilité de s'exprimer pleinement.

M. Murta: Oui. J'aimerais poser encore toute une série de questions, mais je vais me limiter à une. Monsieur le président, il me semble qu'il faut nous interroger sur le genre de système ferroviaire que nous voulons avoir. Va-t-on déjà poser certaines prémisses avant les audiences? Je pense en particulier à une prémisse comme celle voulant que les agriculteurs ne devraient pas avoir plus de 20 milles à parcourir avant d'arriver à une gare. A-t-on posé des prémisses concrètes de ce genre?

Ma deuxième question est la suivante: va-t-on discuter du tarif de Crow's Nest Pass, le Comité va-t-il faire des recommandations à cet égard, en laissant aux hommes politiques le soin de les accepter ou non?

M. Burges: C'est un peu difficile pour moi, en tant qu'employé du ministère, de discuter des prémisses que la Commission posera. Nous faisons toujours très attention de nous en remettre à la Commission pour ce genre de décision. J'imagine que celle-ci, dès ses premières délibérations, va dégager certains concepts comme celui dont vous parlez. Il sera très prématuré pour moi de dire quels seront ces concepts, car je n'en ai encore aucune idée.

Il n'y a aucun doute que la Commission, en examinant les lignes individuelles, tiendra compte du coût de leur modernisation, réfléchira à la question de savoir qui devra en supporter la charge, mais je ne sais pas si elle s'attaquera au problème du tarif Crow's Nest Pass. En tout cas, la Commission elle-même n'a pas à s'occuper directement du problème de Crow's Nest Pass.

M. Murta: Bien.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, l'excellente présentation qu'a faite M. Burges montre encore davantage la nécessité pour ce Comité de se rendre dans l'Ouest pour inspecter les installations de manutention des céréales . . .

M. Mazankowski: Vous ne croyez pas ce que montrent les photos.

[*Text*]

Mr. Lumley: Oh, I believe the pictures. There are those of us in Eastern Canada who are vitally interested in the grain handling situation in Western Canada because of the tremendous effect it has on the whole Canadian economy. Mr. Chairman, what results have you obtained to date with respect to this Committee looking into these things at first hand in Western Canada with respect to the terms of reference from the House.

• 1050

The Chairman: I certainly think the point is well taken and if it is the general agreement of the Committee, I think perhaps a formal letter on behalf of the Committee could be sent by the Chair requesting that in the fall these situations be examined in place and just to make sure that the pictures we have seen are authentic. If it is generally agreed, I will have a letter drafted and perhaps by next Thursday I could read it to you to see if it is agreeable. Then we can forward it to the Minister.

Mr. Mazankowski: Do not go during duck-hunting season, you might get shot.

Mr. Murta: There is also the consideration that the Committee had not thought a few weeks ago about having a look at the whole grain handling aspect at Vancouver which could be tied in with what Mr. Lumley has just said.

The Chairman: Fine. So if that is generally agreed we will have something drafted up, forward it to the Minister and await his answer.

Mr. Lumley: Secondly, Mr. Chairman, Mr. Burges mentioned the confusion for the people in these areas with respect to the Hall study, the Snavely study, the CTC study, etc. One of the things that has always bothered me about studies is that there does not seem to be any termination date. The theme that seemed to run through the whole presentation was the uncertainty for the people of Western Canada with respect to government decisions along these lines. There was no date mentioned for the final report of the Hall Commission; there was for the Snavely Commission. Is there a final date for the Hall Commission report?

Mr. Burges: Yes, there is a final date for the Hall Commission; we are looking to the end of 1976. The Snavely Commission report will be completed at the end of 1975 and of course the CTC inventory will be complete at the end of October this year.

Mr. Lumley: So it will be early 1977 before any further decisions are made with respect to rail-line abandonments, etc.

Mr. Burges: Not entirely, sir, no. The CTC will be holding hearings on the 525 miles of unprotected branch lines this summer and we might assume that some decisions will be made on those lines during the next 12 months or so. The Hall Commission will be producing its regional reports—there will be a flow of these once they begin work—and it may be possible in some cases to take action on those. If a report recommends reallocation of a line to the basic network, this can be done. If it recommends upgrading of a line, action can be taken on this. There is no need to wait for the end of the entire process. For example, the Colonsay subdivision in Saskatchewan is a good case in point of a line that is in quite serious physical condition and is a line where a decision has to be made as to whether it be (a) upgraded in total, (b) abandoned, (c) upgraded in

[*Interpretation*]

M. Lumley: Si. Beaucoup dans l'Est du Canada s'intéressent de très près à la manutention des céréales dans l'Ouest, étant donné l'importance énorme de ce secteur pour toute l'économie canadienne. Dans quelle mesure le mandat confié à ce Comité par la Chambre permettra-t-il d'examiner tout cela sur place dans l'Ouest du Canada?

Le président: Je prends bonne note de votre intervention et si le Comité accepte, je pense que la présidence pourrait envoyer une lettre officielle au nom du Comité demandant que nous nous rendions sur place à l'automne pour vérifier l'authenticité de ces photos. Si cela vous convient, je vais faire rédiger une lettre d'ici jeudi prochain et je pourrais alors vous la soumettre, avant de la transmettre au ministre.

M. Mazankowski: N'y allez pas pendant la saison de la chasse au canard, on pourrait vous tirer dessus.

M. Murta: Suite à ce que vient de dire M. Lumley, il faudrait également envisager d'étudier la manutention du grain à Vancouver, ce que l'on n'avait pas songé à faire il y a quelques semaines.

Le président: Bien. Si cela vous convient, nous allons rédiger une lettre, la transmettre au ministre et attendre sa réponse.

M. Lumley: Ensuite, monsieur le président, M. Burges a mentionné la confusion engendrée dans l'esprit des habitants de l'Ouest par cette étude Hall, cette étude Snavely, cette étude de la CCT, etc. Une des choses qui me préoccupe toujours avec ces études c'est qu'aucun délai n'est imposé à celles-ci. Le thème qui se dégage de toute la présentation est l'incertitude q'éprouve la population de l'Ouest du Canada qui ne sait pas quand le gouvernement prendra ses décisions. On n'a cité aucune date à laquelle doit être soumis le rapport de la Commission Hall, comme c'est le cas pour la Commission Snavely. Y a-t-il une date qui est imposée à la présentation du rapport de la Commission Hall?

M. Burges: Oui, il y a une date pour l'achèvement des travaux de la Commission Hall; nous envisageons la fin de 1976. Le rapport de la Commission Snavely sera prêt à la fin de 1975 et l'inventaire de la CCT sera terminé à la fin d'octobre de cette année.

M. Lumley: Il faudra donc attendre le début de 1977 avant que les décisions soient prises au sujet des fermetures de lignes, etc.

M. Burges: Pas tout à fait, monsieur. La CCT va tenir des audiences sur les 525 milles de lignes secondaires non protégées cet été et nous pouvons supposer que des décisions seront prises à cet égard au cours des 12 prochains mois. La Commission Hall va publier ses rapports régionaux au fur et à mesure qu'il sera possible dans certains cas de prendre des décisions immédiatement. Si un rapport recommande l'intégration d'une ligne dans le réseau principal, cela peut être fait tout de suite. S'il recommande la rénovation d'une ligne, cela peut être fait également, sans attendre la fin de l'étude globale. Par exemple, la subdivision Colonsay en Saskatchewan est un bon exemple d'une ligne qui est dans un état grave où il faut décider rapidement de a) soit la rénover, b) l'abandonner, c) la rénover en partie et la relier à une autre portion du réseau ferro-

[*Texte*]

part and linked to another part of the rail system. The physical condition of plant there is such that decisions are necessary before the conclusion of the over-all process.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I am not trying to minimize the difficulties in trying to devise a transportation policy with respect to grain handling but I think it is imperative that we eliminate as much uncertainty as possible for the people affected in these respective areas.

My final point is that there was no mention in the terms of reference for the Hall Commission with respect to the cost of labour interruptions respecting grain handling. Is this not included or is this to be handled on a separate basis?

Mr. Burges: I think it is reasonable to assume that in its deliberations the Hall Commission will be considering this issue. I think one may expect this in view of Justice Hall's own past concerns in this area: he will not overlook this important area.

Mr. Lumley: It is just that it was not listed as a specific term of reference, Mr. Chairman. I thought the impact that labour interruptions have on grain handling might be . . .

Mr. Burges: I think this important issue would fall under the general category of other relevant issues and it certainly is extremely relevant. I know that Justice Hall recognizes this as being a very relevant issue.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. Mr. Mazankowski.

• 1055

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Burges, it seems the difficulties that have been experienced in the movement of grain, the grain handling and our present concept of grain handling, that generally speaking the blame has been laid upon the shoulders of the grain handling sector. You dispel that in your presentation today because you have indicated that there have been a number of moves taken by the grain handling sector to centralize and to rationalize their operations. It seems to me they have done a fairly good job of bringing about a greater degree of efficiency. In terms of equal co-operation on the part of the railways and the government—I might emphasize the government—in dealing with the problems of congestion in the Port of Vancouver and the Port of Thunder Bay that those two elements have not held up their end of the bargain. When you look at the grain-car cycle, which is in CP's documentation that they have given us, the total car cycle, going to the West Coast, is about 18 days. Of that 18 days the car only spends 2.9 days at the point of loading which is a very small part of the total car cycle. And that is without doing any loading on weekends.

What is being done and what has been done to shorten the car cycle and to improve the utilization rate on the existing boxcars and equipment that we have? My understanding is that an average car moves 73 miles in any given day. That is an average of about three miles per hour.

I think every element in the system has to pull together but it seems to me that we have had a bit of an imbalance here. Go back to my submission, made earlier this week, on the enforcement of Section 262 of the Railway Act. Somewhere along the line, whether it has been due to a lack of leadership or a failure to enforce the National Transportation Act and/or the Railway Act, there has been a failure.

[*Interprétation*]

viaire. L'état de cette ligne est tel que des décisions devront être prises sans attendre la fin de l'étude générale.

M. Lumley: Monsieur le président, je ne cherche pas à minimiser les difficultés qu'il y a à formuler une politique des transports dans le domaine de la manutention des céréales mais je pense qu'il est indispensable d'éliminer autant que possible toutes les incertitudes dont souffre la population intéressée dans chaque région.

Enfin, le mandat de la Commission Hall ne réfère nullement l'étude du coût des arrêts de travail dans la manutention des céréales. Cette étude sera-t-elle faite de façon distincte ou bien n'est-elle pas incluse du tout?

M. Burges: Je pense que l'on peut supposer que, dans ces délibérations, la Commission Hall doit étudier cette question. Étant donné les préoccupations exprimées par le juge Hall par le passé à cet égard, on peut penser qu'il n'oubliera pas cette question importante.

M. Lumley: Oui, mais cela ne figure pas spécifiquement dans le mandat, monsieur le président. Je pense que l'impact des arrêts de travail sur la manutention des céréales pourrait . . .

M. Burges: Je pense que cette question très importante entre dans la catégorie générale des problèmes autres. Je sais que le juge Hall a conscience du fait que c'est là un élément très important.

M. Lumley: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Lumley. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Burges, il semble que l'on blâme généralement le secteur de la manutention des céréales pour les problèmes que l'on rencontre dans le transport des céréales. Votre présentation d'aujourd'hui contredit cela, car vous avez montré que le secteur de la manutention des céréales a pris un certain nombre de mesures en vue de centraliser et de rationaliser ces opérations. Il me semble que son travail de rationalisation a été relativement efficace. Maintenant, en ce qui concerne la coopération du gouvernement et des chemins de fer—et je soulignerais le rôle du gouvernement—en vue de résoudre les problèmes de la congestion dans le port de Vancouver et de Thunder Bay, il me semble que ceux-ci n'ont pas assumé leur part du travail. Prenez par exemple le cycle d'utilisation des wagons transportant les céréales, tel qu'il ressort des documents du CP; celui-ci est d'environ 18 jours vers la côte ouest. Sur ces 18 jours, le wagon ne reste que 2.9 jours au point de chargement, ce qui est très peu par rapport au cycle total et si l'on tient compte du fait que l'on ne charge pas en fin de semaine.

Que fait-on pour accélérer la rotation des wagons et améliorer le taux d'utilisation des wagons et des équipements dont nous disposons actuellement? Je crois savoir qu'un wagon moyen parcourt 73 milles par jour, soit une moyenne de ¾ de mille à l'heure.

Chaque élément du système doit faire sa part et il me semble que ce n'est pas toujours le cas. Je vous rappelle ce que j'ai dit au début de la semaine sur l'application de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer. Il y a là un échec quelque part, que celui-ci soit dû à un manque de leadership ou à la non-application de la Loi nationale sur les transports ou de la Loi sur les chemins de fer.

[*Text*]

Now, in your study and in your overview, have you looked at this? How may we improve the utilization rate and thereby improve the reliability factor of our existing system?

Mr. Burges: Well it is quite true that there are abundant opportunities for improving the performance of every component of this system, not only the railways but the elevator operations as well.

One of the difficulties perhaps is that we have a loading system, at the country end, that functions on five or sometimes six days per week.

Mr. Mazankowski: But it only spends an average of 2.9 days at the loading point, whereas it spends 4.4 days unloading in Vancouver.

Mr. Burges: Yes.

Mr. Mazankowski: That is an imbalance as far as I am concerned. While there have been improvements at the loading end, it is that end which has received the most criticism. But is the unloading end, I contend, which has been the bottleneck.

Here we are going through this whole process of rationalization and concern about the social and economic impact of small communities but I suggest that we should improve that system before we start rationalizing, in wholesale, the abandoning lines which affect the social and economic welfare of the smaller communities.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Burges: There is no question, a very broad effort is needed here. The point you made about the difficulties at the terminal end is valid.

However, to resolve these difficulties is both slow and very costly. Let me give you a case in point. The difficulties that surround the operation of the New Westminster bridge on the Canadian National line and some of the terminal congestion that occurs as a result of this is one such case. It cannot be resolved quickly; to put in a new structure in, to alter the method of operation around there is going to take time.

If we make improvements to the terminal district in Vancouver we are then involved in some broader issues of rail-line relocation which involve co-operation from municipalities and so forth. None of this can be achieved very quickly but there is now a good deal of activity occurring on this front.

Mr. Mazankowski: I appreciate that and I realize the difficulties, but I think it is very important to emphasize that the major problem lies at the ports. There is perhaps more of a major problem there than at the loading facility.

Another question, stemming from your answer to Mr. Murta's question, are you suggesting that the Snaveley Commission is not going to deal with the Crow's Nest freight rates? What was it set up for? We have a costing formula established by the CTC today into which Snaveley had some input. So, what are they going to be doing?

Mr. Burges: No. The costing formula was established for the purpose of reviewing passenger cases and branchline cases. It does employ system averages, which has raised some severe doubts as to its usefulness in the case of grain transportation. It is felt—and we are responding here to suggestions made through various federal-provincial contacts—that the present system of costing is not adequate for grain transportation. Therefore, this is a basic reassess-

[*Interpretation*]

Vous êtes vous penché là-dessus dans votre étude? Comment pouvons-nous améliorer le taux d'utilisation et, par conséquent, la viabilité du système existant?

M. Burges: Il est certainement vrai qu'il existe de nombreuses possibilités d'améliorer la performance de tous les composants du système, et non seulement des chemins de fer mais également des élévateurs.

Une des difficultés est que le système de chargement, à un bout du pays, fonctionne 5 ou parfois 6 jours par semaine.

M. Mazankowski: Mais le wagon ne reste que 2.9 jours en moyenne au point de chargement, alors qu'il passe 4.4 jours au point de déchargement à Vancouver.

M. Burges: Oui.

M. Mazankowski: Il y a donc là un déséquilibre. Alors qu'il y a eu des améliorations au point de chargement, c'est à la phase du déchargement qu'il y a goulot d'étranglement, à mon avis.

Il me semble donc qu'il y a là un grand effort de rationalisation à faire avant de commencer à fermer des lignes secondaires, ce qui affectera le bien-être social et économique de nombreuses petites localités.

Des voix: Bravo!

M. Burges: Il n'y a pas de doute, un très grand effort est nécessaire dans ce domaine. La remarque que vous avez faite au sujet des difficultés qui se posent au terminal est parfaitement valide.

Cependant, de supprimer ces difficultés est lent et très coûteux. Laissez-moi vous donner un exemple, celui du pont de New Westminster sur la ligne du Canadien National et de la congestion du terminal qui en résulte. Cela ne peut pas être résolu rapidement, car il faut du temps pour construire un nouveau pont.

Si nous voulons améliorer le terminal de Vancouver, il nous faudra nous attaquer en même temps aux problèmes plus vastes du déplacement des voies, lequel nécessite la coopération des municipalités etc. Rien de tout cela ne peut être fait très rapidement, mais ce travail est déjà entamé.

M. Mazankowski: Je me rends bien compte des difficultés et il me semble très important de bien souligner que le principal problème se pose au niveau des ports, bien plus qu'au niveau des installations de chargement.

Une autre question, découlant de votre réponse à la question de M. Murta. Voulez-vous dire que la Commission Snaveley ne s'occupera pas des tarifs de fret de Crow's Nest? Que va-t-elle faire? Il y a une formule d'établissement des coûts mise aux point par la CCT, avec la participation de Snaveley. Que va donc faire cette commission?

M. Burges: Non. La formule d'établissement des coûts porte uniquement sur les lignes de passagers et les lignes secondaires. Elle recourt à des moyennes calculées par système, ce qui rend douteuse son application au transport des céréales. On estime, et cela ressort de ce qui a été dit à l'occasion de diverses conversations fédérales-provinciales, que le système actuel d'établissement des coûts ne convient pas au transport des céréales. Par conséquent, il

[*Texte*]

ment of the methodology employed and this could have, incidentally, some very significant consequences ultimately for the assessment of the viability or otherwise of individual lines.

• 1100

Mr. Mazankowski: Just one minute. The individual branch lines basically haul grain, and the grain is moved under Crowsnest freight rates. Surely there is going to be some interrelation, and surely they are going to look at the present structure, and I am sure that they are going to provide or suggest or recommend some alternatives. As you and I well know, there is quite a campaign on by the railway right now to abandon the Crowsnest freight rates.

Mr. Burges: The Snavely Commission is not going to make recommendations concerning the Crowsnest rates as such. It is addressing itself purely . . .

Mr. Mazankowski: They will not even present options?

Mr. Burges: No; it is referring purely to the technicalities of the costing procedures. It does not have a mandate . . .

Mr. Mazankowski: I find that very difficult to believe. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin. Please, we have many more names. We will have to be brief, otherwise, some will not get their names called.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, like Mr. Mazankowski I am concerned that the Transportation Act, or the Railway Act, has not been enforced. The railroads have been allowed to let their plant deteriorate since the late 1940s—I could talk about it for an hour from my own experience. It is going to be two to four years before decisions are made as to what lines are to be retained and which ones will be abandoned. What is going to happen in the meantime?

Each year, almost each month over the last two years, there has been a progressive worsening of the capacity and ability of the railways and the grain companies to use some of the facilities that are at present in place. As time goes on, unless some action is taken at least to do some substantial maintenance and repairing, we will get a progressively worse situation as each month goes by. There are hundreds of miles of trackage, elevator trackage; I have several points in my constituency where the elevator companies have upgraded their elevators, and they could load 15 or 20 cars. You could do a unit train, for example, on the Colonsay Sub; you could do a unit train there once a week four weeks a year, if they would just lengthen the back tracks. There are high throughput elevators there now, and half that trackage is not fit to use. Are the Ministry and the CTC going to start stepping on the railroads not to let their plant deteriorate any further?

Mr. Burges: As I indicated in reply to another question, I think we cannot wait until the conclusion of the Commission's activities to take action in some of these areas. This is not possible. We do contemplate that the Commission will be releasins some recommendations on some areas ahead of time, before the end of the year and a half period, and we expect to take action on some of these earlier. The sort of situation you indicated cannot be allowed to deteriorate much further, action will have to be taken.

[*Interprétation*]

faudra revoir la méthode utilisée et cela pourrait d'ailleurs avoir des conséquences très importantes sur la détermination de la rentabilité des lignes individuelles.

M. Mazankowski: Un instant. Les lignes secondaires individuelles servent principalement au transport des céréales et celles-ci se voient appliquer le tarif de la Convention de Nid-du-Corbeau ou Crowsnest. Il doit donc y avoir un lien et la Commission va certainement étudier la structure actuelle et peut-être recommander des changements. Comme vous le savez, les compagnies ferroviaires ont lancé toute une campagne dernièrement en vue de tenir l'abandon du tarif de Crowsnest.

M. Burges: La Commission Snavely ne va pas faire de recommandation au sujet du tarif Crowsnest en tant que tel. Elle s'intéresse purement . . .

M. Mazankowski: Elle ne va même pas présenter les différentes options?

M. Burges: Non; elle traite purement de l'aspect technique de la procédure d'établissement des coûts. Elle n'a pas mandat ou . . .

M. Mazankowski: Cela me paraît très difficile à croire. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin. Je vous prie d'être bref, car il y a encore beaucoup d'intervenants; autrement je ne pourrais pas donner la parole à tous.

M. Benjamin: Monsieur le président, comme M. Mazankowski, je m'inquiète de ce que la Loi sur les transports ou la Loi sur les chemins de fer ne soit pas appliquée. On a permis aux compagnies ferroviaires de laisser leurs voies se détériorer depuis la fin des années 40, je pourrais vous en parler d'expérience pendant une heure. Il faudra deux à quatre ans avant que les décisions soient prises quant aux lignes à conserver et aux lignes à abandonner. Que va-t-il se passer entre-temps?

Chaque année, pratiquement de mois en mois, on voit se détériorer les équipements actuels des compagnies ferroviaires et d'élévateurs. Avant que les mesures ne soient prises, cette détérioration va se poursuivre de mois en mois. Il existe des centaine de milles de voies desservant les élévateurs; en plusieurs endroits, dans ma circonscription, les compagnies d'élévateurs ont amélioré leur équipement et elles pourraient charger 15 à 20 wagons à la fois. On pourrait charger des trains unitaires, par exemple, par la subdivision commencée, si on rallongeait les voies, on pourrait y charger des trains unitaires une fois par semaine, pendant quatre semaines par an. Il existe maintenant des élévateurs à grande capacité, mais la moitié des voies qui les desservent ne permettent pas d'utiliser cette capacité. Est-ce que le Ministère et la CTC vont intervenir auprès des compagnies ferroviaires pour les empêcher de laisser se détériorer leurs installations encore davantage?

M. Burges: Comme je l'ai dit en réponse à une question précédente, nous ne pouvons pas attendre la fin des travaux de la Commission pour prendre des mesures dans certains secteurs. Nous pensons que la Commission publiera des recommandations dans certains domaines bien avant la fin du délai d'un an et demi, et nous pourrons donc prendre des mesures. On ne peut pas continuer à laisser la situation se détériorer, il faut agir avant.

[*Text*]

Mr. Benjamin: You were talking about the costs being assessed by the commissions of abandonment, the costs of rebuilding; what lengths are they going to go to? Are their terms of reference broad enough that they can look at what the costs of abandonment are?

Mr. Burges: Yes.

Mr. Benjamin: And not just dollar costs, the social costs as well? The dollar costs of abandonment, I submit, in many instances will be far higher than rebuilding the line, but there has been very little attention paid to that.

Mr. Burges: I think Justice Hall recognizes very clearly the significance of the social aspect of adjustments in the system, and I think that is reflected very adequately in the terms of reference of the Commission. Incidentally, of the Commissioners, as you may know, most are grain producers themselves coming from small communities. They are very close to these problems, so there is a real awareness.

Mr. Benjamin: One final question, Mr. Chairman. In the assessment of costs, Mr. Burges, through you, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Order, please.

• 1105

Mr. Benjamin: . . . are you aware or will the Snavely Commission be looking into the almost certainty that the costs railways are using now are higher than they otherwise would be because of the deterioration of their plant? Their costs are higher than if their plant had been kept updated.

Mr. Burges: Well certainly, if in their investigation the Snavely Commission finds this to be the case, they are not going to dodge the issue and it will emerge quite clearly.

Mr. Benjamin: Is it your opinion that this is now the case, that the costs are inflated because of the deterioration of the plant?

Mr. Burges: Well, undoubtedly, that is true in some operating costs.

Mr. Benjamin: All right. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Cadieu.

Mr. Cadieu: Mr. Burges, the Meadow Lake constituency is greatly affected by this rail-line abandonment but it is also very badly affected by lack of railway construction linking up gaps which should never have been left here. I wonder now, with the Hall Commission coming up before we come back, what is going to be done with regard to these errors that have been made. That certainly was not the fault of the producers; it could be the fault of the government or the railway companies that many of these gaps have been left and, therefore, making it impossible for the rail line to become a paying line. And now I wonder when the Commission sits if it will listen to people that are asking for additional construction to link up a gap to make it possible for that line to be a paying line.

Mr. Burges: I assume you are referring to such gaps as St. Walburg to Grand Centre and St. Walburg to Meadow Lake.

[*Interpretation*]

M. Benjamin: Vous disiez que la Commission allait évaluer le coût des fermetures de lignes ou de leur reconstruction; cette étude sera-t-elle complète? Son mandat sera-t-il suffisamment vaste pour lui permettre vraiment d'évaluer les coûts de l'abandon des lignes?

M. Burges: Oui.

M. Benjamin: Il ne s'agit pas seulement du coût en dollars, mais également du coût social? Très souvent, le coût réel de l'abandon des lignes sera bien supérieur au coût de la rénovation.

M. Burges: Je pense que le juge Hall est très conscient de l'importance de l'aspect social de ses décisions et le mandat de la Commission reflète très bien cela. D'ailleurs, vous savez peut-être que les commissaires seront eux-mêmes dans la majorité des cas des producteurs de céréales venant de petites localités. Ils connaissent donc très bien ces problèmes.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président. A propos de l'évaluation des coûts, monsieur Burges, . . .

Le président: A l'ordre, je vous en prie.

M. Benjamin: . . . savez-vous si la Commission Snavely tiendra compte du fait que les coûts de transport par chemin de fer sont particulièrement élevés aujourd'hui à cause de la détérioration du matériel utilisé? Si les installations avaient été rénovées, les coûts ne seraient pas aussi élevés.

M. Burges: Il ne fait aucun doute que si la Commission Snavely parvient à cette conclusion, elle n'éludera pas le problème et elle l'énoncera clairement.

M. Benjamin: Personnellement, pensez-vous que les coûts sont élevés à cause de la détérioration du matériel?

M. Burges: Cela est certainement vrai de certains coûts d'exploitation.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Cadieu.

M. Cadieu: Monsieur Burges, la circonscription de Meadow Lake a été fort touchée par l'abandon de cette ligne de chemin de fer mais également par le fait que certaines lignes qui auraient dû l'être n'ont jamais été construites. La Commission Hall va siéger avant que nous ne revenions de vacances et je me demande si elle a l'intention de faire quelque chose à ce propos. Ce ne sont certainement pas les producteurs qui sont à incriminer, c'est peut-être le gouvernement ou bien les compagnies de chemin de fer qui ont omis de construire certaines lignes si bien que d'autres lignes n'ont jamais pu devenir rentables. Je me demande si cette commission sera disposée à entendre les gens qui réclament la construction de tronçons pour relier des lignes qui autrement ne deviendront jamais rentables.

M. Burges: Je suppose que vous parlez de tronçons comme celui de St-Walburg à Grand Centre et de St-Walburg à Meadow Lake.

[*Texte*]

Mr. Cadieu: To Heinsberg, Alberta, for another one.

Mr. Burges: Well, in these situations it is for the people of the areas concerned to raise these issues with the Commission. They will certainly consider them. Nothing in the Commission's terms of reference precludes consideration of those problems.

Mr. Cadieu: I have one more question, Mr. Chairman. We also have a problem where one rail line company has running rights over the other and is failing to give the producers the service that they should be entitled to. I wonder if this will be taken into consideration where a rail line, for instance, gets running rights over another one for 90 miles just to build 90 miles of track and reap all the wealth of a large farming area.

Mr. Burges: I take it you are referring to the debt in Meadow Lake and Prince Albert sections.

Mr. Cadieu: That is right.

Mr. Burges: Well again, that is an issue that can be brought to the Commission's attention and there is nothing to preclude that being discussed.

Mr. Cadieu: Very good. Thank you, Mr. Burges.

The Chairman: Thank you, Mr. Cadieu. Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I would like to add my congratulations to Mr. Burges for the excellent presentation. I want to preface my brief question with a couple of brief observations. I realize it is difficult for Mr. Burges to comment on the import of the Snavely Commission in terms of policy. But it is my distinct impression on the terms of reference that he has given us today that if that Commission is not a Royal Commission with the purpose of assessing the Crowsnest Pass rate system, it seems to me—and again, Mr. Burges, it is not on your part, I am sure, to make observations or comments on it—that the appropriate minister in this particular instance if necessary should make a change in the terms of reference to make this quite clear. As we say out West, there are commandments and the eleventh one is, "Thou shalt not violate the Crowsnest Pass rates". So that there be no confusion and in view of the debate that has taken place over the past winter with respect to this thing after the remarks of the Minister responsible for the Canadian Wheat Board, I think there should be no doubt in anyone's mind.

The other aspect that I want to deal with is in underlying the role fo these various studies and commissions and I wonder if I could get some observation. We are now faced with a statement of a new transportation policy. Amongst other things, this policy, it seems to me, tries to promote the concept of using transportation as an instrument of development. It seems rather peculiar that we are talking in terms of rail line abandonment which seems to fly in the face of a concept now enunciated by the federal government. I was wondering if Mr. Burges to wants make any comment with respect to his assessment of the various commissions' approach and with respect to this newly announced national transportation policy. Do they feel their recommendations will be influenced by the statement by the Minister and the papers presented, or are they going to carry on independent assessements of the whole area of grain movement and branch line abandonment, devoid of any consideration of what has been stated publicly by the Minister at this time?

[*Interprétation*]

M. Cadieu: Et vers Heinsberg, Alberta, par exemple.

M. Burges: C'est à la population des régions en cause d'exposer le problème à la Commission. Je suis certain qu'on l'entendra. Le mandat de la Commission ne l'empêche absolument pas d'étudier ces problèmes.

M. Cadieu: Une dernière question, monsieur le président. Un problème se pose également lorsqu'une compagnie de chemin de fer possède un droit d'exploitation sur des lignes de l'autre mais qu'elle n'assure pas pour autant le service. Je me demande si le problème sera étudié. Par exemple, une des compagnies peut posséder un droit d'exploitation sur 90 milles d'une ligne appartenant à l'autre compagnie dans le simple but de bénéficier de la clientèle d'une grande région agricole.

M. Burges: Je suppose que vous parlez de la dette des tronçons de Meadow Lake et de Prince Albert.

M. Cadieu: Exactement.

M. Burges: Cette question peut être également portée à l'attention de la Commission et rien ne l'empêche d'en discuter.

M. Cadieu: Très bien. Merci, monsieur Burges.

Le président: Merci, monsieur Cadieu. Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je me joins aux autres pour féliciter M. Burges de cet excellent exposé. Tout d'abord, une ou deux observations très rapidement. Je sais bien que M. Burges peut difficilement nous parler du mandat politique de la Commission Snavely. Pourtant, si cette commission n'est pas une commission royale destinée à revoir le système tarifaire de Crowsnest Pass, comme on nous l'a expliqué aujourd'hui,—je le répète, monsieur Burges, il ne vous appartient pas de faire des observations à ce sujet—je pense que le ministre concerné devrait modifier le mandat de cette commission pour que cela soit bien clair. Comme nous disons dans l'Ouest, il y a onze commandements et le onzième précise: «Les tarifs de Crowsnest Pass ne violeras.» Ainsi, il n'y aurait pas de confusion possible et cela me semble particulièrement important si on se rappelle des discussions qui ont eu lieu l'hiver dernier à la suite des observations du ministre responsable de la Commission canadienne du blé.

D'autre part, j'aimerais qu'on m'explique clairement le rôle des différents groupes d'étude et des commissions dont nous avons parlé. Aujourd'hui, on nous soumet une nouvelle politique des transports. Entre autres choses, cette politique semble défendre l'idée selon laquelle les transports sont un moyen d'expansion. Il me semble curieux de parler d'abandons de voies puisque cela contredit ce qui a été annoncé par le gouvernement fédéral. Je voudrais savoir si M. Burges désire faire un commentaire au sujet de son évaluation de la méthode d'étude de diverses commissions et au sujet de la nouvelle politique nationale des transports. Croyez-vous que leurs recommandations soient affectées par la déclaration du ministre et les documents publiés ou feront-ils des évaluations indépendantes du transport du blé et de l'abandon des embranchements, sans tenir compte de la déclaration actuelle du ministre?

[*Text*]

• 1110

Mr. Burges: I think there is no doubt that the whole Hall Commission will take due note of the transportation policy statement on regional development. It is quite clear from the terms of reference that due attention will be paid to developmental opportunities. I did emphasize that the commissions will bend over backwards to avoid taking steps that in any way inhibit any likely development in an area. I think there is adequate provision for that in the commissions' terms of reference. The commissions, of course, are very much aware of the position of the government in that respect. Therefore, I think there is no problem there.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn. Mr. Lessard.

M. Lessard: Monsieur le président, certaines lignes seront abandonnées ou si elles ne le sont pas, elles devront être reconstruites. Vous avez mentionné tout à l'heure qu'il en coûterait au moins $100,000 du mille pour refaire ces lignes. Je rejoins un point soulevé par nos deux amis tout à l'heure au sujet de la Convention du Nid-du-Corbeau; dans le contexte des prix demandés à l'heure actuelle en fonction de cette Convention, est-ce que l'on peut justifier financièrement la reconstruction de toutes ces lignes au coût actuel de façon à les remettre en état de service et de recevoir les wagons-trémie de 150,000 livres et autres? Est-ce qu'on pourrait justifier financièrement cela? Ou si on le fait, est-ce que les revenus que génère le transport du grain avec le système de coûts actuel, en fonction de la Convention de Nid-du-Corbeau, toujours, n'entraîneront pas une dette que les chemins de fer, encore une fois, ne pourront jamais, jamais payer avec les revenus que génère le transport des grains avec le système de tarifs qui existe à l'heure actuelle?

Ma question va se doubler d'une autre question parce que je la pose encore une fois, je l'ai déjà posée et on m'a dit non, est-ce que la Commission, qui est au travail, va établir la perte qui est encourue par notre système de transport ferroviaire, par le maintien du tarif de la Convention du Nid-du-Corbeau? Est-ce qu'on peut établir quel est le coût, la perte que la Convention de Nid-du-Corbeau impose au système ferroviaire et qu'il doit récupérer en imposant à l'Ouest canadien un tarif beaucoup plus élevé pour le transport des marchandises générales de l'Est à l'Ouest et au reste des Canadiens pour récupérer les pertes? Il faut être franc tout à l'heure et dire ou on va maintenir la Convention de Nid-du-Corbeau ou on va savoir ce que cela coûte et à qui cela coûte. Si c'est quelque chose que nous devons maintenir, d'accord, nous allons le maintenir, mais j'aimerais que les Canadiens, les gars de l'Ouest, les premiers, sachent ce que cela coûte réellement de maintenir ce tarif-là et de quelle façon on récupère les pertes qui sont encourues en le maintenant, en demandant plus cher aux gars de l'Ouest pour transporter leurs autres marchandises de Calgary à Edmonton, peu importe, ils paient plus cher, et ce que nous, du reste du Canada, nous devons payer dans cette facture que le chemin de fer doit récupérer de toute façon. Est-ce que nous allons avoir une réponse à cela?

The Chairman: That is a good question. Mr. Burges.

[*Interpretation*]

M. Burges: Sans doute que la Commission Hall tiendra compte de la déclaration de la politique du transport concernant le développement régional. Il est évident que l'on accordera beaucoup d'attention aux méthodes de développement. J'ai souligné que la Commission se fendra en quatre pour stimuler le développement dans cette région. Par conséquent, je crois que la Commission prend des dispositions convenables. D'ailleurs la Commission est au courant de la politique du gouvernement et je n'envisage aucun problème.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn. Monsieur Lessard.

Mr. Lessard: Mr. Chairman, even if the rail lines are not abandoned, they must be rebuilt. A while ago you mentioned that it would cost at least $100,000 to rebuild them. I would like to come back to a point made by our colleague about the Crow's Nest Pass agreement. In view of the present hourly rates established by the agreement, how can you justify construction of these lines at present costs in order to put them back into operation so they can carry hopper cars weighing 150,000 pounds? Can this be economically justified? Or are the revenues generated by grain traffic according to present costs under the Crow's Nest Pass agreement sufficient to ensure that the railway companies will be able to pay off the debts incurred with the revenues received from the transport of grain at the present time?

I have another question, which was already answered in the negative, but will the Commission establish the losses incurred by rail traffic if the Crow's Nest Pass agreement grain rates are kept in effect? Can you tell us how much the losses incurred by this agreement will cost the railways and how much will be regained by imposing higher rates in the west and in the rest of Canada in order to regain those losses? We must speak frankly now and decide whether to keep the Crow's Nest Pass agreement in order to find out what it is costing and who is paying. If the agreement must be kept, we will keep it but I would appreciate it if the people in the western provinces could know how much it costs to retain those rates and how the losses are underwritten by charging higher for people in the west to send their goods from Calgary to Edmonton. They are paying through the nose and the rest of us chip in on the bill that the railroads are paying. Will this question ever be answered?

Le président: C'est une excellente question. Monsieur Burges.

[*Texte*]

Mr. Burges: The $100,000 per mile upgrading cost I indicated was probably on the conservative side in most cases. When you take into account the cost of renewing structures as well as right of way, we are probably looking at costs in excess of $100,000 per mile. There is no question then that if we were to upgrade the existing branch line system to improve standards, we are looking at a program which will probably cost many millions and perhaps billions of dollars in total.

Obviously if the railways continue to operate with the Crowsnest rates, then the deficits incurred are bound to increase. There is no denying that. The question then arises as to how the railways can be compensated for this increased loss in operation. That is a broad policy question which is not being addressed, of course, by this commission, and which is something that will presumably be considered at a later stage.

However, the Snavely Commission in its examination of costs and revenues on a system-wide basis will give an indication of whatever deficit is being incurred at the present time. That figure, of course, will represent the shortfall in revenue resulting from the present statutory rate. The question of who should pay, once we have identified and got some agreement on how much is being lost, is a question that I am certainly not in a position to address today, and I feel it will be a question that will involve continuous and lengthy debate at a later stage.

Le président: Merci, monsieur Burges.

M. Lessard: Une courte question, encore, s'il vous plaît.

The Chairman: We are running late. We had generally agreed on 11 o'clock and it is now a quarter after.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Just to put the thing into perspective, and I appreciate Mr. Lessard's remarks, when we are talking about losses incurred in the railway system it should be pointed out that these cannot be isolated to losses arising out of the Crowsnest freight rates. For example, the 1973 Canadian Transport Commission report indicates losses of $150 million on the passenger operation of the railway system. There are no statutory rates there at all.

I might also point out to him that through the statutory rates his farmers in eastern Canada get some fairly cheap feed grain, so let him remember that in his remarks.

Mr. Lessard: We would pay the share if it has to be adjusted like that, but my question is . . .

Mr. Mazankowski: Well, I may have to send these minutes out to your farmers.

Le président: Une dernière question, monsieur Lessard.

Mr. Lessard: How many thousand miles of railway do we have in all that network there, and how much of that needs to be revamped or rebuilt completely?

[*Interprétation*]

M. Burges: Le chiffre que j'ai cité pour des frais d'administration, c'est-à-dire $100,000 par mille était en fait assez faible. En effet, si l'on tient compte à la fois des frais d'amélioration des structures et des servitudes de passage, on arrive sans doute à une somme supérieure à $100,000. Il ne fait donc aucun doute que si nous devions améliorer toutes les voies secondaires existantes, cela nous coûterait plusieurs centaines de millions de dollars et peut-être même de milliards.

Évidemment, si les tarifs de la Convention de Nid-du-Corbeau sont maintenus, les déficits ne pourront qu'augmenter. Cela ne fait aucun doute. Le problème sera alors de savoir comment les sociétés ferroviaires pourront recevoir une indemnisation pour ce manque à gagner. Il s'agit là d'une question de politique générale à laquelle la Commission n'a pas à répondre et qui sera sans doute examinée à une étape ultérieure.

Cependant, la Commission Snavely, dans son analyse des coûts et recettes de l'ensemble du système, vous donnera sans doute une indication des niveaux de déficits actuels. Les chiffres représenteront le manque à gagner résultant des tarifs actuels. Quant à savoir qui devrait compenser ce manque à gagner, c'est une question à laquelle je ne suis pas en mesure de répondre aujourd'hui car je pense qu'elle nécessitera des débats très longs et très détaillés plus tard.

The Chairman: Thank you, Mr. Burges.

Mr. Lessard: Another short question, please.

Le président: Nous sommes déjà en retard, car nous nous étions mis d'accord pour lever la séance à 11 h. 00 et il est maintenant 11 h. 15.

M. Mazankowski: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Tout en comprenant la valeur des remarquees de M. Lessard, je crois important de faire remarquer que les pertes encourues par les sociétés de chemins de fer ne sont pas toutes imputables aux taux de la Convention de Nid-du-Corbeau. Ainsi, par exemple, le rapport de la Commission canadienne des transports de 1973 signale des pertes de 150 millions de dollars pour le transport des voyageurs. Or, dans ce secteur, il n'existe aucun tarif imposé par la Loi.

Je pourrais également signaler, que grâce à ces tarifs statutaires, les agriculteurs de l'Est peuvent obtenir des grains de provende à un coût moins élevé; ceci devrait également être pris en considération.

M. Lessard: Évidemment, s'il y a un rajustement à faire, nous devrions le partager mais ma question concerne plutôt . . .

M. Mazankowski: Je devrais peut-être envoyer des exemplaires du procès-verbal de la séance d'aujourd'hui aux agriculteurs de votre circonscription.

The Chairman: Your last question, Mr. Lessard.

M. Lessard: J'aimerais savoir quelle est la longueur totale en milles, des voies ferrées du réseau et quel pourcentage doit faire l'objet de travaux d'amélioration ou de reconstruction.

[*Text*]

Mr. Burges: We have just under 20,000 route miles in that area. As yet I am not in a position to indicate the exact mileage that requires upgrading. We have a survey under way at the present time. It seems likely that quite a considerable percentage of it will require upgrading within the years to come. I cannot give you the percentage.

Mr. Lessard: The main track, but if we talk about the branch lines . . .

Mr. Burges: Essentially the main track is in reasonably good condition, but the secondary routes and branch lines may require various degrees of upgrading.

Le président: Merci, monsieur Lessard. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I add my congratulations to Mr. Burges on the very interesting presentation today.

I might be in trouble with my colleagues, but I would not like to see this meeting, Mr. Chairman, and this Committee get off the tracks by wasting a lot of time on early regional political considerations. We have a lot of work to do ahead of us in the next couple of years and I think perhaps—it will be up to the Committee to correct me if I am wrong, and I would like to be put on the tracks, but I think our job is really to search out the optimum transportation system, including grain movement to the various markets of the world, and then see how close we can come to that optimum system with the political considerations we all face in our respective regions. I think if we are going to get into the kind of regional debate—I think the comment expressed by my colleague over here is a very valid one and I think we in the West have to accept that concern, as he is going to have to accept the concern when we get to the St. Lawrence Seaway System, and the $33 million a year Welland Canal subsidy.

• 1120

These are things, I think, we all have to get out in the open to see whether the "pay as we go" philosophy that we are trying to achieve is going to bring about the efficiency we need, and a total optimum system. So I would like to see us get back to the overview, that we are out to search for the ultimate for Canada and the distribution and movement of its products and resources.

In the grain situation on the prairies and the rearrangement, I am a little confused as to the technology that is available, as to the other mode that will be replacing the use of rail as we abandon lines. You have mentioned the improvement in elevator facilities and total capacity there going from two-car a day to twenty-car loading capacities, and, possibly, cleaning capacities, but there has to be a transportation mode to replace rail line abandonment. I think if we had some idea of the technology available and being thought of, we might be able to alleviate some of the anxieties that exist when old track and poor bed is pulled out.

We have all seen what happened in the industrial revolution of England where, as navvies came in, we saw whole towns disappear; and it seems to be a fact of the life of an industrial nation that nothing affects the life of a country more than the up-dating and improvement of its transportation system. I think we, as a committee, have a responsibility in this regard, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

M. Burges: Il s'agit d'un peu moins de 20,000 milles. Cependant, je ne suis pas en mesure de vous dire aujourd'hui quel pourcentage de ce chiffre doit faire l'objet d'améliorations. En effet, une enquête est actuellement en cours là-dessus mais il semble probable qu'un pourcentage assez élevé devra être amélioré dans les années à venir.

M. Lessard: Mais si nous parlons uniquement des voies secondaires . . .

M. Burges: Les voies principales sont en relativement bonne condition mais les voies secondaires ont besoin d'amélioration, à divers degrés.

The Chairman: Thank you, Mr. Lessard. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Monsieur le président, j'aimerais ajouter mes félicitations à celles de mes collègues pour la présentation de M. Burges.

Les remarques que je vais faire ne plairont peut-être pas à certains de mes collègues mais je ne voudrais pas que cette réunion sorte de la voie qui lui a été tracée en perdant son temps à parler de problèmes politiques d'ordre régional. En effet, nous aurons beaucoup de travail à faire dans les deux années à venir et j'ai l'impression, le président pourra me corriger si je me trompe, que notre mission est d'essayer de trouver un système de transport idéal, c'est-à-dire permettant d'acheminer nos céréales vers divers marchés mondiaux, et de voir comment ce système optimum pourrait être appliqué dans le cadre de considérations politiques régionales. Si nous nous lançons immédiatement dans ce débat régional, je pense que nous allons nous égarer. En disant ceci, je ne veux pas donner l'impression que les remarques de mon collègue ne sont pas valables, mais s'il veut que l'Ouest tienne compte de ses préoccupations, il devra lui-même accepter les nôtres lorsque nous en arriverons à discuter de la voie maritime du Saint-Laurent et de la subvention annuelle de 33 millions de dollars accordée pour le canal Welland.

Selon moi, ce sont là des problèmes auxquels nous devons nous attaquer, ce qui nous permettra de savoir s'il est possible de mettre en place un système de transport efficace et rentable. J'aimerais donc que nous revenions au problème général qui est celui de la recherche du système idéal pour le transport des ressources et produits du Canada.

En ce qui concerne maintenant le transport des céréales des Prairies, j'aimerais avoir certaines précisions quant aux autres modes de transport qui remplaceront les voies secondaires qui seront abandonnées. Vous avez déjà parlé des progrès permettant aux élévateurs de charger 20 wagons par jour au lieu de 2, mais je suppose que l'abandon des voies secondaires nécessitera l'utilisation d'autres modes de transport. Si nous avions une idée de la technologie existant dans ce domaine, nous aurions peut-être moins de difficulté à accepter l'abandon de voies secondaires anciennes ou en trop mauvais état.

Je pourrais préciser que nous savons tous ce qui s'est passé en Angleterre, à l'époque de la révolution industrielle, lorsqu'on a commencé à utiliser des excavateurs à vapeur; des villes entières sont disparues et il semble bien que rien n'affecte plus la vie d'une nation industrielle que l'amélioration ou la transformation de son système de transport. Dans ce contexte, je pense que les responsabilités de notre Comité sont immenses.

[*Texte*]

Another point, I think, that was made—probably the most critical thing of all if an up-dated transportation system is going to work—and that was the participation of labour forces in the job that we have ahead. We could create the best capital plant there is but not have the co-operation of labour and the feeling of labour that they have participated in the creation of this plant. The thing that I have noticed in my dealings with labour at the Coast as the thing that frustrates them more than any other single factor is when they see easier ways of doing jobs not being brought about.

I think it is terribly important for the success and future of any transportation and grain-handling system that labour participate fully, get this frustration out on the table and let it come from their mouths, and let them have a part of this input if we are to make this thing work tommorrow. I think this is very important. I think it is probably the single most important thing we have to resolve, if the expertise that is behind Mr. Burges is going to have its full effect.

So I would like to plead with you, Mr. Chairman, that this Committee allow us to get on to the parameter of creating the ultimate and then seeing where it fits politically.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. That was very well said and I think that will be our direction in the future.

I might just add that, in the fall, as this Burges Report is so new, Mr. Burges will appear before us again to give us a more up-to-date picture of the Commission and what has been done during the summer months. I think it would be most interesting to hear from him then.

I would like to thank Mr. Davey, Mr. Burges and the officials for appearing before us this morning.

We will have a most interesting meeting next Thursday at 3:30 p.m. with regard to ports and I hope we have a god good attendance.

You have before you *Energy Consumption by Modes of Passenger Transport* that we can add as an appendix to today's proceedings. Is that agreed?

Some hon Members: Agreed.

The Chairman: Fine. So ordered.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

J'aimerais faire une autre remarque sur ce qui me semble être le point le plus critique de toute notre tentative d'amélioration du système de transport, c'est-à-dire la participation des travailleurs et des syndicats à nos travaux. En effet, nous pourrons avoir construit les meilleurs équipements possibles, si nous n'avons pas la collaboration de la main-d'œuvre et si cette dernière n'a pas l'impression qu'elle a participé au processus, nous n'aboutirons à rien. Dans mes rapports avec les mouvements ouvriers de la côte Ouest, j'ai pu constater que rien ne les embête plus que de voir leurs propositions d'amélioration systématiquement ignorées.

Si nous voulons mettre en place un système de transport des céréales efficace, je pense qu'il est fondamental que les travailleurs participent à son élaboration et aient la possibilité d'exprimer toutes leurs suggestions. Selon moi, il s'agit là de la condition première à satisfaire, si nous voulons que les travaux des experts de M. Burges soient couronnés de succès.

Je vous demanderais donc, monsieur le président, de permettre au Comité de rechercher les méthodes qui permettront de créer le système idéal, compte tenu du cadre politique.

Le président: Merci, monsieur Huntington. C'était une remarque très pertinente et je suis certain que nous en tiendrons compte pour nos travaux futurs.

J'ajouterais que M. Burges viendra témoigner à nouveau à l'automne, afin de nous mettre au courant des travaux de la Commission pendant l'été. Je pense que son témoignage sera alors aussi important que celui d'aujourd'hui.

Je terminerai en remerciant M. Davey, M. Burges et les personnes qui les accompagnaient, d'être venus témoigner ce matin.

Je vous rappellerais que notre prochaine réunion, jeudi prochain à 15 h. 30, concernera les ports du Canada et j'espère que vous serez tous présents.

Finalement, êtes-vous d'accord pour que le document intitulé «*Consommation d'énergie des divers modes de transport des passagers*» soit imprimé en annexe au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien.

La séance est levée.

APPENDIX "G"

GRAIN TRANSPORTATION AND HANDLING

CURRENT SITUATION

1. RAILWAY REVENUE SITUATION -- IMPACT ON SYSTEM
2. DETERIORATION OF PHYSICAL PLANT
3. GRAIN INDUSTRY PROBLEMS
4. COMMUNITY DIFFICULTIES
5. PROVINCIAL PLANNING PROBLEMS
6. PORT CAPACITY PROBLEMS
7. WEST COAST ACCESS
8. MARKET SITUATION

APPENDICE «G»

TRANSPORT ET MANUTENTION DU GRAIN

SITUATION ACTUELLE

1. SITUATION DES REVENUS DES CHEMINS DE FER -- EFFETS SUR LE SYSTÈME.
2. DÉTÉRIORATION DE L'OUTILLAGE.
3. PROBLÈMES DE L'INDUSTRIE DU GRAIN.
4. DIFFICULTÉS DES COLLECTIVITÉS.
5. PROBLÈMES DE PLANIFICATION DES PROVINCES.
6. PROBLÈMES DE LA CAPACITÉ PORTUAIRE.
7. ACCÈS À LA CÔTE OUEST.
8. ÉTAT DU MARCHÉ.

MOT ACTIVITIES

1. GRAINS GROUP ADVISORY ROLE -- MONITORING THE SYSTEM

2. PROVISION OF INPUTS AS REQUESTED BY HALL AND SNAVELY COMMISSIONS
   E.G. MICRO-RATIONALIZATION, TECHNICAL OR SPECIALIZED ADVICE.

3. EVALUATION OF COMMISSION'S REPORTS.

4. DEVELOPMENT OF GUIDELINES FOR IMPLEMENTATION OF COMMISSION RECOMMENDATIONS.

5. CAPACITY STUDIES -- JOINT TRACK USE, WEST COAST ACCESS, THUNDER BAY,
   CAR SPOTS, TRACK UPGRADING.

ACTIVITES DU MDT

1. RÔLE CONSULTATIF DU GROUPE SUR LES GRAINS -- SURVEILLANCE DU SYSTÈME.

2. APPORT DE CONTRIBUTIONS TEL QUE DEMANDÉ PAR LES COMMISSIONS HALL ET SNAVELY, PAR EXEMPLE MICRO-RATIONALISATION, CONSEILS TECHNIQUES OU SPÉCIALISÉS.

3. ÉVALUATION DES RAPPORTS DE LA COMMISSION.

4. ÉLABORATION DE LIGNES DIRECTRICES POUR LA MISE EN OEUVRE DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION.

5. ÉTUDES DE CAPACITÉ -- UTILISATION CONJOINTE DES VOIES FERRÉES, ACCÈS À LA CÔTE OUEST, THUNDER BAY, ENDROITS POUR WAGONS, AMÉLIORATION DES VOIES FERRÉES.

CTC ACTIVITIES

1. BLIP PROGRAM (JUNE-OCTOBER 1975).

2. ABANDONMENT HEARINGS ON C CATEGORY LINES -- LATE JULY TO OCTOBER.

3. PROVISION OF INPUTS AS REQUIRED BY HALL AND SNAVELY COMMISSIONS.

ACTIVITÉS DE C.C.T.

1. PROGRAMME BLIP (JUIN-OCTOBRE 1975). (PROGRAMME DE L'INVENTAIRE DES EMBRANCHEMENTS)

2. AUDIENCES SUR L'ABANDON D'EMBRANCHEMENTS DE CATÉGORIE C (FIN JUILLET - OCTOBRE)

3. FOURNITURE DES DONNÉES REQUISES PAR LES COMMISSIONS HALL ET SNAVELY.

HALL COMMISSION

TERMS OF REFERENCE

CONSIDER IMPLICATIONS OF ADJUSTMENTS TO TOTAL GRAIN HANDLING AND TRANSPORTATION SYSTEM AS THEY RELATE TO:

1. GRAIN PRODUCERS
2. COMMUNITIES
3. ELEVATOR SYSTEM
4. DEVELOPMENT OPPORTUNITIES
5. RAIL NETWORK PLANNING
6. FINANCIAL IMPACT
7. CONSISTENCY OF APPROACH

COMMISSION HALL

MANDAT

ÉTUDIER LES RÉPERCUSSIONS DES MODIFICATIONS APPORTEES AU SYSTÈME DE MANUTENTION ET DE TRANSPORT DU GRAIN SUR LES QUESTIONS SUIVANTES:

1. PRODUCTEURS DE GRAIN.
2. COLLECTIVITÉS.
3. ÉLÉVATEURS À GRAIN.
4. PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT.
5. PLANIFICATION AU RÉSEAU FERROVIAIRE.
6. IMPACT FINANCIER.
7. UNIFORMITÉ DE LA LIGNE DE CONDUITE.

HALL COMMISSION

PRIMARY RECOMMENDATIONS

1. REALLOCATION OF LINES TO BASIC NETWORK FOR RETENTION UNTIL THE YEAR 2,000.

2. RETENTION OF SPECIFIED LINES FOR PERIOD TO BE DETERMINED TO PERMIT REALIZATION OF ANTICIPATED DEVELOPMENTS.

3. RETENTION OF SPECIFIED LINES FOR PERIOD TO BE DETERMINED TO FACILITATE REGIONAL ADJUSTMENT AND TO PERMIT COMPLETION OF RELATED INFRASTRUCTURE PROGRAMS.

4. INCORPORATION OF CERTAIN LINES OR PORTIONS THEREOF IN A MORE RATIONAL NETWORK STRUCTURE.

5. REMOVAL OF ABANDONMENT PROHIBITION FROM SPECIFIED LINES AT A DATE TO BE DETERMINED WITH SUBSEQUENT PROCEDURE ACCORDING TO SECTION 254 OF THE RAILWAY ACT.

COMMISSION HALL

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

1. RÉPARTITION DES LIGNES À L'INTÉRIEUR D'UN RÉSEAU PRINCIPAL À CONSERVER JUSQU'EN L'AN 2,000.

2. CONSERVATION DE CERTAINES LIGNES DURANT UNE PÉRIODE À ÊTRE FIXÉE EN VUE DE DÉVELOPPEMENTS PRÉVUS.

3. CONSERVATION DE CERTAINES LIGNES, DURANT UNE PÉRIODE À ÊTRE FIXÉE, AFIN DE FACILITER L'ADAPTATION RÉGIONALE ET DE PERMETTRE LA RÉALISATION DES PROGRAMMES CONNEXES D'INFRASTRUCTURES.

4. INCORPORATION DE CERTAINES LIGNES OU SECTION DE LIGNES DANS UNE STRUCTURE PLUS RATIONELLE DU RÉSEAU.

5. ANNULATION DU DÉCRET INTERDISANT L'ABANDON POUR CERTAINS EMBRANCHEMENTS À UNE DATE À ÊTRE DÉTERMINÉE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 254 DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER.

HALL COMMISSION

DISCRETIONARY SUPPLEMENTARY RECOMMENDATIONS

1. PHYSICAL CONDITION OF RAILWAY PLANT AND EQUIPMENT.
2. STATUS OF RAILWAY RIGHT OF WAY AFTER ABANDONMENT.
3. HIGHWAY AND ROAD PROGRAMS.
4. PLANNING PRIORITIES OF THE GRAIN HANDLING INDUSTRY.
5. CAR ALLOCATION.
6. COMPOSITION OF BASIC NETWORK AS INITIALLY DEFINED.
7. CONSTRUCTION OF NEW LINKAGES AND INTER-CONNECTIONS.
8. OTHER MATTERS RELEVANT TO THE INQUIRY.

COMMISSION HALL

RECOMMANDATIONS SUPPLÉMENTAIRES DISCRÉTIONNAIRES

1. ÉTAT DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'INSTALLAGE DES SOCIETÉS DE CHEMIN DE FER.
2. ÉTAT DE LA VOIE FERRÉE APRÈS L'ABANDON.
3. PROGRAMMES SUR LES AUTOROUTES ET LES ROUTES.
4. PRIORITÉS ÉTABLIES PAR LA PLANIFICATION DE L'INDUSTRIE DE LA MANUTENTION DU GRAIN
5. RÉPARTITION DES WAGONS.
6. COMPOSITION DU RÉSEAU PRINCIPAL TEL QUE DÉFINI AU DÉBUT.
7. CONSTRUCTION DE NOUVELLES VOIES DE RACCORDEMENT.
8. AUTRES QUESTIONS CONCERNANT L'ENQUÊTE.

HALL COMMISSION

PROGRESS REPORT

1. COMMISSION ESTABLISHED IN SASKATOON.
   RECRUITMENT OF STAFF IN PROGRESS.

2. REGIONAL COMMISSIONERS OFFICES ESTABLISHED IN BRANDON, REGINA, SASKATOON AND MEDICINE HAT.

3. INITIAL INFORMAL DISCUSSIONS IN PROGRESS WITH PROVINCIAL GOVERNMENTS, PRODUCER ORGANIZATIONS, GRAINS INDUSTRY, RAILWAYS AND RAILWAY UNIONS.

COMMISSION HALL

RAPPORT PROVISOIRE

1. COMMISSION ÉTABLIE À SASKATOON.
   RECRUITEMENT DU PERSONNEL EN COURS.

2. BUREAUX DES COMMISSAIRES RÉGIONAUX ÉTABLIS À RÉGINA, SASKATOON ET MEDICINE HAT.

3. PREMIÈRES DISCUSSIONS NON OFFICIELLES EN COURS AVEC LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX, LES PRODUCTEURS, L'INDUSTRIE DU GRAIN, LES CHEMINS DE FER ET LES SYNDICATS DES CHEMINOTS.

HALL COMMISSION

FUTURE PLANS

1. INITIATION OF DIALOGUE AT LOCAL LEVEL.

2. INITIATION OF STUDIES.

3. PUBLIC HEARINGS (LATE OCTOBER).

4. SUBMISSION OF REPORTS ON EACH REGION.

COMMISSION HALL

PLANS FUTURS

1. DÉBUT DES DISCUSSIONS AU NIVEAU LOCAL.

2. DÉBUT DES ÉTUDES.

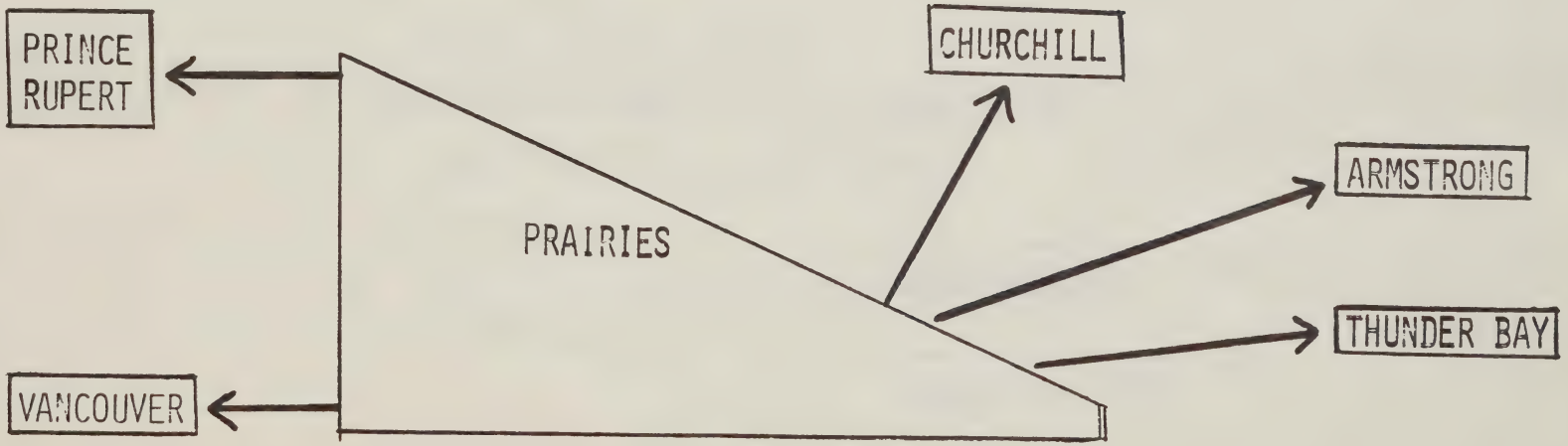
3. AUDIENCES PUBLIQUES (FIN OCTOBRE)

4. PRÉSENTATION DES RAPPORTS SUR CHAQUE RÉGION.

SNAVELY COMMISSION

TERMS OF REFERENCE I

RESTRICTED TO MOVEMENTS OF GRAIN, FLOUR, AND GRAIN PRODUCTS AS IDENTIFIED IN SECTIONS 271 AND 414 OF THE RAILWAY ACT.



COMMISSION SNAVELY

MANDAT - I

LIMITÉ AUX MOUVEMENTS DE GRAIN, FARINE, ET PRODUITS CÉRÉALIERS MENTIONNÉS AUX ARTICLES 271 ET 414 DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER.



SNAVELY COMMISSION

TERMS OF REFERENCE II

- EVALUATE CONTEMPORARY RAILWAY COSTING PRACTICES USING C.T.C. ORDER R 6313 AS A BASE
- ASSESS THE ADEQUACY OF THE ORDER FOR GRAIN TRAFFIC, AND
- RECOMMEND CHANGES IF NECESSARY

A DETAILED ASSESSMENT OF COSTING METHODOLOGY TOGETHER WITH OTHER FINDINGS WILL BE MADE AVAILABLE TO THE HALL COMMISSION FOR USE IN ITS EVALUATION OF FUTURE TRANSPORTATION REQUIREMENTS.

COMMISSION SNAVELY

MANDAT - II

- ÉVALUER LES MÉTHODES ACTUELLES DE FIXATION DES COÛTS PAR LES CHEMINS DE FERS EN SE RÉFÉRANT A L'ORDONNANCE R6313 DE LA CCT

- ÉVALUER SI L'ORDONNANCE SUR LE TRANSPORT DU GRAIN EST SUFFISANTE

- RECOMMANDER LES CHANGEMENTS NÉCESSAIRES.

UNE ÉVALUATION DÉTAILLÉE DE LA MÉTHODOLOGIE DES COÛTS, AINSI QUE D'AUTRES CONCLUSIONS, POURRONT ÊTRE MISES À LA DISPOSITION DE LA COMMISSION HALL POUR SON ÉVALUATION DES FUTURS BESOINS EN TRANSPORTS.

SNAVELY COMMISSION
TERMS OF REFERENCE III

IDENTIFY AND REVIEW OTHER RAILWAY COSTING ISSUES WHICH ARE RELEVANT AND RECOMMEND CHANGES IF REQUIRED.

NONE IDENTIFIED DURING THE INITIAL STAGES OF THE COMMISSION'S WORK

COMMISSION SNAVELY

MANDAT - III

IDENTIFIER ET EXAMINER D'AUTRES PROBLÈMES DE COÛT DES CHEMINS DE FER QUI SE POSENT ET RECOMMANDER LES CHANGEMENTS NÉCESSAIRES.

AUCUN D'IDENTIFIER PENDANT LES STADES INITIAUX DES TRAVAUX DE LA COMMISSION.

SNAVELY COMMISSION

TERMS OF REFERENCE IV

DEVELOP A SERIES OF TYPICAL COST PROFILES FOR DIFFERENT CATEGORIES OF PRAIRIE RAIL LINE USED FOR GRAIN TRAFFIC.

ESSENTIALLY A MICRO APPROACH --

DATA TO BE MADE AVAILABLE TO INTERESTED PARTIES FOR WHATEVER USE THEY DEEM APPROPRIATE IN DEVELOPING THEIR VERSION OF THE PROPER COSTS OF TRANSPORTING GRAIN BY RAIL OVER INDIVIDUAL LINES OR LINE CATEGORIES.

COMMISSION SNAVELY

MANDAT IV

DONNER UNE VUE D'ENSEMBLE DES COÛTS PROPRES AUX DIFFÉRENTS TYPES DE VOIES FERRÉES UTILISÉES POUR LE TRANSPORT DU GRAIN DANS LES PRAIRIES

ÉTUDE SUR UN POINT PRÉCIS

METTRE DES DONNÉES À LA DISPOSITION DES INTÉRESSÉES POUR TOUT USAGE QU'ILS JUGERONT APPROPRIÉS À LA FORMULATION DE LEUR CONCEPTION DE COÛTS JUSTES POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE DU GRAIN SUR LES LIGNES OU CATEGORIES DE LIGNES PARTICULIÈRES.

SNAVELY COMMISSION

TERMS OF REFERENCE V

TO IDENTIFY THE TOTAL SYSTEM COSTS AND REVENUES OF TRANSPORTATION OF GRAIN BY RAIL UNDER CONTEMPORARY CONDITIONS.

A MACRO APPROACH TO THE COSTS CHARACTERISTICS OF THE EXISTING SYSTEM.

COMMISSION SNAVELY

MANDAT V

DÉTERMINER LES DÉPENSES ET LES RECETTES TOTALES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DU GRAIN DANS LES CONDITIONS ACTUELLES.

UNE ÉTUDE GLOBALE DES CARACTÉRISTIQUES DES COÛTS DU SYSTÈME ACTUEL

SNAVELY COMMISSION

TERMS OF REFERENCE VI

ASSESS THE IMPACT UPON RAILWAY COSTS OF MOVING GRAIN UNDER A SERIES OF DIFFERENT HANDLING AND TRANSPORTATION ASSUMPTIONS.

VARIOUS SCENARIOS MAY BE DEVELOPED IN CONSULTATION WITH THE HALL COMMISSION.

COMMISSION SNAVELY

MANDAT VI

ÉVALUER L'EFFET DE DIFFÉRENTES HYPOTHÈSES POUR LE TRANSPORT ET LA MANUTENTION DU GRAIN SUR LES COÛTS DES CHEMINS DE FER.

DIFFÉRENTS SCÉNARIOS POURRONT ÊTRE ÉLABORÉS AVEC LA COMMISSION HALL.

SNAVELY COMMISSION

PARTICIPATION

1. ESSENTIALLY TECHNICAL INQUIRY.

2. CONSULTANTS ARE BEING EMPLOYED BY PARTICIPANTS.

3. INDUSTRY, PRODUCER GROUPS, RAILWAYS, PROVINCIAL GOVERNMENTS, ACADEMICS.

COMMISSION SNAVELY

PARTICIPATION

1. ENQUÊTE ESSENTIELLEMENT TECHNIQUE.

2. LES EXPERTS-CONSEILS SONT ACTUELLEMENT ENGAGÉS PAR LES PARTICIPANTS.

3. INDUSTRIE, GROUPES DE PRODUCTEURS, CHEMINS DE FER, GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX, UNIVERSITAIRES.

SNAVELY COMMISSION

PROCEDURES

1. COMMISSION STAFF RESEARCH
2. TECHNICAL ADVISORY COMMITTEE -- RAILWAYS, ELEVATORS, INDUSTRY, OTHER INTERESTED PARTIES TO BE CHAIRED BY COMMISSIONER.
3. CONTINUOUS CONSULTATION WITH INDIVIDUAL INTERESTED PARTIES.
4. FORMAL WRITTEN SUBMISSIONS -- TO BE FILED WITH COMMISSION AND DISCUSSED INFORMALLY WITH PARTY CONCERNED.
5. PUBLIC HEARINGS -- RELEASE OF ALL WRITTEN SUBMISSIONS AND COMMISSION STAFF REPORTS -- QUESTIONS, ADDITIONAL INFORMATION AND REBUTTALS.

COMMISSION SNAVELY

PROCÉDURE

1. RECHERCHES DU PERSONNEL DE LA COMMISSION

2. COMITÉ CONSULTATIF TECHNIQUE -- CHEMINS DE FER, ÉLÉVATEURS, INDUSTRIE, AUTRE PARTIES INTÉRESSÉES QUI DOIT ÊTRE PRÉSIDÉ PAR LE COMMISSAIRE.

3. CONSULTATION CONTINUE AVEC LES PARTIES INDIVIDUELLES INTÉRESSÉES.

4. SOUMISSIONS OFFICIELLES ÉCRITES -- DOIVENT ÊTRE DÉPOSÉES DEVANT LA COMMISSION ET DISCUTÉES AVEC LES INTÉRESSÉES.

5. AUDIENCES PUBLIQUES -- COMMUNICATION DE TOUTES LES SOUMISSIONS ÉCRITES ET DES RAPPORTS DES MEMBRES LE LA COMMISSION -- QUESTIONS, RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES ET RÉPLIQUES.

SNAVELY COMMISSION

SCHEDULE OF ACTIVITIES

JUNE - MID JULY	-- DEVELOPMENT OF PROCEDURES
MID-JULY -- MID-AUGUST	-- IDENTIFICATION OF RELEVANT ISSUES
MID-AUG. -- MID-SEPT.	-- IDENTIFICATION OF DATA REQUIREMENTS OF NON RAILWAY INTERESTS
MID-SEPTEMBER --	-- COMPLETION OF COMMISSION STAFF STUDY OF OPERATING TRAFFIC AND REVENUE CHARACTERISTICS BY LINE CATEGORY.
MID-SEPT. -- MID-NOV.	-- REVIEW OF STATEMENTS AND REBUTTALS OF STATEMENTS ON THE ISSUES.
NOV. 27-21	-- PUBLIC HEARINGS
DEC. 31	-- SUBMISSION OF FINAL REPORT

COMMISSION SNAVELY

CALENDRIER DES ACTIVITÉS

JUIN - MI-JUILLET	ÉLABORATION DES PROCÉDURES
MI-JUILLET - MI-AOÛT	IDENTIFICATION DES QUESTIONS PERTINENTES
MI-AOÛT - MI-SEPTEMBRE	IDENTIFICATION DES BESOINS EN DONNÉES DES GROUPES NON FERROVIAIRES.
MI-SEPTEMBRE	ACHÈVEMENT DES ÉTUDES DU PERSONNEL DE LA COMMISSION SUR LE TRAFFIC ET LES CARACTÉRISTIQUES DE REVENU PAR CATÉGORIES DE LIGNES.
MI-SEPTEMBRE - MI-NOVEMBRE	RÉVISION ET RÉFUTATION DES DÉCLARATIONS SUR LES QUESTIONS ETUDIÉES
NOVEMBRE 17-21	AUDIENCES PUBLIQUES
31 DECEMBRE	PRÉSENTATION DU RAPPORT FINAL

APPENDIX "H"

ENERGY CONSUMPTION BY MODES OF PASSENGER TRANSPORT

The Interim Report on Inter-City Passenger Movement assessed the relative efficiency in energy use of the modes, pointing out that in current use, the private auto was the least efficient and the motor coach the best, with air and rail in between; and that care should be taken to ensure that any programme based solely or primarily on energy consumption should not lead these two "intermediate" modes to draw traffic from a more efficient mode.

Questions in the presentation to the Parliamentary Committee when the Interim Report was presented, indicated a need to provide additional information as to the actual amount of energy consumed by mode, not just a comparison of relative efficiency. This note which provides some of the material intended for inclusion in the next report on passenger movement, is the response to the commitment to certain committee members to answer questions they raised.

Transportation accounts for 18% of the total energy used in Canada. Of this, about two thirds or 12% of the total is used in passenger transportation and about one-third in freight movement, or 6% of the total used in Canada.

APPENDICE «H»

CONSOMMATION D'ÉNERGIE

SELON LES MODES DE TRANSPORT DES VOYAGEURS

Le Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada évaluait l'efficacité proportionnelle des modes de transport en ce qui a trait à la consommation d'énergie. Il soulignait qu'en usage normal, la voiture particulière s'avère le mode de transport le moins efficace, alors que l'autobus est le plus efficace. L'avion et le train se situent pour leur part à un niveau intermédiaire. De plus, le Rapport formulait une certaine mise en garde: un programme éventuel de conservation de l'énergie ne devrait pas favoriser les deux modes "intermédiaires" au détriment d'un mode plus efficace.

Les questions soulevées lors de la présentation du Rapport provisoire au Comité parlementaire ont démontré la nécessité de fournir des renseignements supplémentaires quant à la quantité réelle d'énergie consommée par les divers modes de transport; une comparaison de l'efficacité relative ne suffisait pas. Le présent document répond aux questions des membres du Comité parlementaire et contient une partie des données qui étaient destinées au prochain rapport sur le transport des passagers.

Au Canada, le secteur des transports consomme 18% de toute l'énergie utilisée. Environ deux tiers de ce pourcentage (12% du total) revient au transport des passagers, le transport des marchandises consommant environ un tiers de l'énergie utilisée par les transports (6% du total).

In the total transportation use, the private auto takes up 60% of the energy used, trucking about 13%, rail about 7%, air about 6%, and water transport almost the same. The balance of 8% to 9% is miscellany (e.g., urban transit, pipelines).

In the passenger field, the private auto accounts for 90% of energy used (over half of that in urban and suburban use). Of the balance, commercial aviation accounts for about 7%, rail about 1½% and intercity bus about ½%.

To give some specific examples of potential savings as a means of obtaining a perspective, if it was assumed that about 25% or one-quarter of the air traffic or all its shorter to medium haul movement, was transferred to rail, the energy saved would be less than one percent of total transportation energy used, (about 0.8%). If one-half of rail passenger movement was transferred to bus, the saving in energy would be slightly less but almost the same, (0.6%). The same energy saving could be achieved by transfer of about one percent of auto traffic to commercial modes. A transfer of 10% of auto use to commercial modes would save as much as would complete abolition of all air, rail and bus passenger movement. Obviously while even a saving of a fraction of a percent may be important, it should not become a prime focal point given these degrees of relativity and the really minor position of all commercial modes compared to the auto.

La consommation totale d'énergie attribuable aux transports est répartie à peu près comme suit: l'automobile, 60%; le camion, 13%; le train, 7%; l'avion, 6%; et le navire, presque la même que celle de l'avion. Le reste, c'est-à-dire 8 à 9%, est attribué à des modes divers comme le transport urbain, les oléoducs, etc.

Au chapitre du transport des passagers, l'automobile particulière utilise 90% de l'énergie totale (plus de la moitié lors de déplacements urbains et de banlieue). Le reste revient à l'aviation commerciale (7%), au chemin de fer (1½%) et au transport par autobus (½%).

Voici un aperçu des possibilités d'économiser l'énergie: si 25% des voyages par avion (équivalant aux mouvements sur courtes ou moyennes distances) étaient transférés au mode ferroviaire, l'énergie économisée serait de moins de 1% (environ 0.8%) de l'énergie totale utilisée par les transports; si la moitié des déplacements par train étaient effectués par autobus, l'économie d'énergie serait presque la même (0.6%). La même économie d'énergie serait réalisable si environ 1% des déplacements par automobile passaient aux modes commerciaux. En extrapolant, on peut affirmer qu'un transfert de 10% des déplacements par automobile aux modes commerciaux serait aussi économique que l'abolition complète des voyages par avion, train et autobus. Evidemment, même si une économie de moins de 1% peut être importante, elle ne doit pas constituer un objectif, tenant compte du rapport et de la position inférieure de tous les modes commerciaux par rapport à l'automobile.

When this relative degree of use data is combined with the data in the Interim Report on relative efficiency of consumption, it reinforces substantially the original points about the relative position of the auto and the motor coach.

These calculations were based on 1970 data but are considered to be broadly accurate for 1974 as well.

July 3, 1975 M.O.T.

En combinant les chiffres sur l'utilisation relative d'énergie aux données du Rapport provisoire sur l'efficacité proportionnelle de consommation des divers modes de transport, on ne peut qu'appuyer davantage les données initiales sur la position relative de l'automobile par rapport à l'autobus.

Tous ces calculs sont fondés sur les chiffres de 1970, mais ceux-ci valent aussi, de façon générale, pour l'année 1974.

le 3 juillet 1975

M.D.T.

CA1 XC 34
T82

Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 26

Thursday, July 17, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 26

Le jeudi 17 juillet 1975

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation in Canada

CONCERNANT:

Documents ayant trait aux transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

29512—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Cadieu	Ellis
Collenette	Fleming
De Bané	Fortin
Douglas (*Bruce-Grey*)	Forrestall
	Hnatyshyn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Horner	Lumley
Huntington	Murta
Lee	Rodriguez
Loiselle (*Saint-Henri*)	Turner (*London East*)
	Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, July 10, 1975:

Mr. Cadieu replaced Mr. Schellenberger.

On Thursday, July 17, 1975:

Mr. Forrestall replaced Mr. Marshall;
Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. De Bané;
Mr. Horner replaced Mr. Mazankowski;
Mr. De Bané replaced Mr. Roy (*Laval*);
M. Lee replaced Mr. Lessard.

Conformément à l'article 65(4)b) du règlement

Le jeudi 10 juillet 1975:

M. Cadieu remplace M. Schellenberger.

Le jeudi 17 juillet 1975:

M. Forrestall remplace M. Marshall;
M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. De Bané;
M. Horner remplace M. Mazankowski;
M. De Bané remplace M. Roy (*Laval*);
M. Lee remplace M. Lessard.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 17, 1975
(27)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:47 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, De Bané, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Hnatyshyn, Horner, Huntington, Lee, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McRae, Murta, Turner (*London East*) and Watson.

Other Members present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*) and Benjamin.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. J. M. Davey, Senior Assistant Deputy Minister—Special Projects; Mr. R. Illing, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Illing made comments during a slide presentation on marine and port policy.

The Chairman submitted the draft of a letter to the Minister of Transport regarding visits by the Committee to certain areas of the country next fall. It was agreed that the letter be amended on the basis of certain suggestions made by Members.

Messrs. Illing and Davey answered questions.

Mr. Huntington moved,—That the Standing Committee on Transport and Communications request the Minister of Transport to table the Scott Report in the House of Commons before recess.

And debate arising thereon;

Mr. Collenette moved,—That the motion be amended by striking out the words "before recess" and substituting therefor the words "at the earliest opportunity".

And debate arising thereon;

It was agreed unanimously that the motion and the amendment be withdrawn.

Mr. Davey answered questions.

Mr. Huntington moved,—That the Standing Committee on Transport and Communications request the Minister of Transport to table the Scott Report in the House of Commons before recess if Cabinet discussion has been completed or at the earliest possible moment.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 JUILLET 1975
(27)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 47 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, De Bané, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Hnatyshyn, Horner, Huntington, Lee, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McRae, Murta, Turner (*London-Est*) et Watson.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*) et Benjamin.

Témoins: Du ministère des Transports: M. J. M. Davey, sous-ministre adjoint principal—Projets spéciaux; M. R. Illing, administrateur, Administration du transport maritime du Canada, ministère des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 ayant trait aux transports au Canada (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule nº 21*).

M. Illing fait des observations au cours d'une projection de diapositives sur la politique maritime et portuaire.

Le président présente le projet d'une lettre adressée au ministre des Transports concernant les visites par le Comité dans certaines régions du pays au cours de l'automne prochain. Il est convenu que la lettre soit modifiée en se basant sur certaines suggestions faites par les membres du Comité.

MM. Illing et Davey répondent aux questions.

M. Huntington propose: Que le Comité permanent des transports et des communications demande au ministre des Transports de déposer le rapport Scott à la Chambre des communes avant l'ajournement des travaux.

Le débat s'engage puis,

M. Collenette propose: Que la motion soit modifiée en remplaçant les mots «avant l'ajournement des travaux» par les mots «le plus tôt possible».

Le débat s'engage puis;

Il est convenu à l'unanimité que la motion et l'amendement soient retirés.

M. Davey répond aux questions.

M. Huntington propose: Que le Comité permanent des transports et des communications demande au ministre des Transports de déposer le rapport Scott à la Chambre des communes avant l'ajournement des travaux si les délibérations du Cabinet sont terminées ou le plus tôt possible.

And the question being put on the motion, it was agreed to, unanimously.

Mr. Davey answered questions.

At 5:22 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

La motion, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

M. Davey répond aux questions.

A 17 h 22, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, July 17, 1975

• 1547

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. Before we get into the slide presentation: if the Committee is agreeable, and as, I think, the House plans on having a vote shortly after 5.00 p.m., I would like to be in the House before 5.00 p.m. on that love bill that I am sponsoring. However, maybe the Vice-Chairman could take over, if you feel that you want to proceed beyond, say, a quarter to five.

Mr. Benjamin: Did you say "love" bill?

The Chairman: That is what they have been callint it, Les. So we can play it by ear and see how we go; and at 4.45 p.m., you can decide whether you want to stay for a few more minutes or adjourn.

The Committee will now resume consideration of documents relating to transportation in Canada with a slide presentation relating to marine and port policy. The comments will be made by Mr. R. Illing, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport.

I presume you all know Mr. Jim Davey, Assistant Deputy Minister. Maybe Mr. Davey would like to make a comment or introduce some of his officials before we proceed.

Mr. J. M. Davey (Senior Assistant Deputy Minister, Special Projects, Department of Transport): Very briefly, Mr. Chairman, I have with me again Mr. David Stephens of the task force and would like to introduce my colleague, Mr. Roy Illing, who is the Marine Administrator.

After listening to a number of the questions about various aspects of marine policy, I asked Mr. Illing, in making the presentation on ports today, if he might include some material on times that are related to ports and that he might do a brief survey of what is happening in a number of the ports across the country to give you a feeling of the various areas of activity, both in relation to ports and in relation to some of the other aspects of marine administration.

So, if I may, I would like to present my colleague, Mr. Roy Illing.

The Chairman: Mr. Illing.

• 1550

Mr. R. Illing (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Jim. Mr. Chairman and gentlemen, I think it is, in fact, quite appropriate to talk a little bit about the total ministry marine activity because the ports are an essentially integrated part of a total marine system.

Marine activity and government marine activity is very important to Canada because Canada ranked seventh in the world in the use of ocean shipping. This is excluding the four major oil exporters. I do not think is perhaps generally recognized. This does not include our movements in terms of laker and coastal movements. Totally in 1973, 265 millions tons of cargo were moved offshore and internally in Canada by the marine mode.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 17 juillet 1975

[*Interprétation*]

Le président: Je constate qu'il y a quorum. Avant la présentation des diapositives cependant, si le Comité est d'accord, et puisque la Chambre doit tenir un vote après 5 h. 00, je tiens à dire que je devrai m'absenter un peu avant 5 h. 00 pour m'occuper du bill «de l'amour» que je parraine. Je suis sûr que le vice-président pourra me remplacer adéquatement si le Comité désire poursuivre au-delà de cinq heures moins le quart.

M. Benjamin: Vous avez bien dit le bill «de l'amour»?

Le président: C'est ainsi qu'on l'appelle. Disons que nous déciderons de la procédure à suivre à 4 h. 45; il s'agira de déterminer s'il faut poursuivre ou non.

Le comité reprend l'étude des documents ayant trait aux transports au Canada; il est prévu une présentation de diapositives sur la politique relative à la marine et aux ports. Les commentaires seront faits par M. R. Illing, administrateur, Administration du transport maritime du Canada, ministère des Transports.

Je suppose que vous connaissez tous M. Jim Davey, sous-ministre adjoint. Il veut peut-être faire une déclaration ou présenter les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent.

M. J. M. Davey (sous-ministre adjoint principal, projets spéciaux, ministère des Transports): M'accompagnent encore une fois aujourd'hui M. David Stevens, groupe de travail sur les transports, ainsi que M. Roy Illing, administrateur du transport maritime.

Après avoir entendu les questions au sujet des divers aspects de la politique maritime l'autre jour, j'ai demandé à M. Illing d'inclure dans sa présentation d'aujourd'hui sur les ports divers sujets qui y sont reliés et de faire le point sur l'activité des ports du pays pour vous donner une meilleure vue d'ensemble tant en ce qui concerne les ports qu'en ce qui concerne les autres aspects de l'administration maritime.

Je cède donc la parole à mon collègue, M. Roy Illing.

Le président: Monsieur Illing.

M. R. Illing (administrateur, Administration du transport maritime du Canada, ministère des Transports): Je vous remercie. Monsieur le président, messieurs, il convient que je vous parle un peu de l'ensemble de l'activité maritime du ministère puisque les ports en sont une partie essentielle certainement mais une partie seulement.

L'activité maritime et l'activité maritime du gouvernement sont très importantes au pays puisque le Canada est septième au monde en ce qui concerne l'utilisation de la navigation. Est exclue l'activité des quatre principaux exportateurs de pétrole. C'est un fait qui est relativement peu connu. Est exclu également le mouvement qui se fait dans les Grands Lacs et le long des côtes. Au total, en 1973, 265 millions de tonnes de cargaison ont été transportées à l'étranger et à l'intérieur du Canada par eau.

[*Text*]

If we focus on exports again, in 1973, 126 million tons of cargo was exported by the marine mode, and the major part of this, of course, was bulk commodities. Looking at some of the key movements, we look at the movement of Canadian grains. In the year shown here, over 900 bushels were exported, of which just over 600 million bushels went through Thunder Bay, then down primarily by laker through the Lake Seaway system to the St. Lawrence ports of transshipment for offshore movement. So Thunder Bay was the largest single movement port for grain.

The largest single movement port directly for export, of course, is Vancouver, and in that year it carried 37 per cent of the total movement. Churchill, in spite of the very short season, which is normally less than 80 days, moved 3 per cent of grain movements.

In addition to movement of Canadian grains, there is a substantial movement of U.S. origin grains. In the same year, 76 million bushels were moved, again through the Lake Seaway system to the St. Lawrence ports and then transshipped into ocean bottoms offshore.

Coal—here I am talking about both imports and exports together. On the left you see Roberts Bank, through which a great part of the Western movement of coal to Japan moves. In 1972, about 9 million tons moved through Vancouver, Roberts Bank taking a substantial part of that. Of course, there has been further growth since that time and there is the potential for development of coal deposits in Northern British Columbia and the potential for movement probably through Prince Rupert associated with that.

On the other side of the screen, you will note that in 1971 we imported 19 million tons of coal from the U.S. by water primarily to serve the Ontario Hydro and the Ontario steel mills, and this figure has also been growing since that time. One of the things being looked at now is the potential for expansion of the Alberta and B.C. coal production movement by rail to Thunder Bay, then movement by the super lakers which can go through the Soo Locks with up to 1,000 feet long to a point west of the Welland Canal to begin serving the Ontario Hydro and steel mills from there, reducing the dependency on the U.S. supply of coal. Of course, the relative economics are changing from what they were one year or two ago in terms of the cost of supply of U.S. coal.

Iron ore—Sept Iles is on the left screen, the major movement port for iron ore in 1972; 20 million tons plus moved to the U.S. through the St. Lawrence Seaway lake system; about 10 million tons to the U.K. and Europe; and about 2 million tons to Japan from both East and West Coasts. These figures have grown since that time also.

Imports are, of course, very important also, and in 1973—I am using the 1973 year because it is the one for which we have the most complete data available—74 million tons of cargo moved into Canadian ports as imports. The major part of these are manufactured goods or semi-processed goods, and they are moving increasingly in the containerized mode. As shown on the left, you see the Halterm

[*Interpretation*]

En ce qui concerne les exportations, encore une fois pour 1973, 126 millions de tonnes de cargaison ont été transportées par eau; une grande partie de ces marchandises étaient en vrac. Un mouvement qui est très important est évidemment celui des céréales canadiennes. Pour l'année indiquée, plus de 900 millions de boisseaux ont été exportés, dont 600 millions sont passés par Thunder Bay, les Grands Lacs, enfin les ports du Saint-Laurent pour y être rechargés et transportés à l'étranger. Thunder Bay a donc été le port le plus important en ce qui concerne le mouvement des céréales.

Le port le plus important pour les exportations directes a évidemment été Vancouver; toujours pour l'année citée tout à l'heure, il a compté pour 37 p. 100 du mouvement total. Churchill, malgré une saison très brève, qui dure normalement moins de 80 jours, a compté pour 3 p. 100 du mouvement des céréales.

En plus du mouvement des céréales canadiennes, il y a le mouvement important des céréales américaines. Pour la même année, 76 millions de boisseaux ont été transportés, une fois de plus en passant par le système des Grands Lacs et les ports du Saint-Laurent pour y être rechargés à bord de navires côtiers.

En ce qui concerne le charbon, je vais citer le chiffre total des importations et des exportations. Sur l'écran de gauche, vous pouvez voir Roberts Bank, le port par lequel passe la plus grande partie du charbon de l'Ouest qui est destiné au Japon. En 1972, environ 9 millions de tonnes sont passées par Vancouver, Roberts Bank s'accaparant d'une bonne partie de ce trafic. Évidemment, il y a eu expansion depuis ce temps et il est question de développement de houillères dans le Nord de la Colombie-Britannique et d'un mouvement au trafic qui passerait par Prince Rupert.

Vous pouvez voir, de l'autre côté de l'écran, que le Canada a importé en 1971 19 millions de tonnes de charbon des États-Unis, charbon qui a été transporté par eau et qui était destiné à l'Hydro-Ontario et aux grandes aciéries ontariennes. Ce chiffre également a augmenté de façon considérable depuis. Une possibilité qui s'offre maintenant est le développement de la production du charbon en Alberta et en Colombie-Britannique, avec mouvement par chemin de fer vers Thunder Bay, puis par supernavires des Grands Lacs pouvant atteindre 1,000 pieds de long en passant par les écluses de Sault-Sainte-Marie à un point se trouvant à l'ouest du Canal Welland pour desservir l'Hydro-Ontario et les aciéries pour réduire la dépendance en ce qui concerne le charbon des États-Unis. Il est évident que depuis un an ou deux, le coût de l'approvisionnement de charbon des États-Unis varie considérablement.

Sept Îles, montré sur l'écran de gauche est un des ports les plus importants pour le minerai de fer; en 1972, plus de 20 millions de tonnes de minerai de fer ont été transportées aux États-Unis en passant par la Voie maritime et le système des Grands Lacs; 10 millions de tonnes ont été expédiées au Royaume Uni et en Europe, 2 millions de tonnes au Japon, en passant par la côte Est et la côte Ouest. Ces chiffres ont aussi augmenté considérablement depuis.

Il ne faut pas oublier les importations. En 1973—j'utilise les chiffres de 1973 parce que ce sont les seuls complets que nous ayons—74 millions de tonnes de cargaison ont été débarquées dans les ports canadiens. Pour la plus grande partie, il s'agissait de produits finis ou semi-finis; de plus en plus, on utilise la containerisation à ce niveau. Vous voyez à votre gauche une partie des installations du port de

[*Texte*]

facility at the Port of Halifax. Roughly 50 per cent of the general cargo movement into eastern Canadian ports now is in the containerized mode. This has happened since the middle to late nineteen sixties. There has really been a transportation revolution. It requires more capital in terms of port facilities of the type shown here. It has changed the trading patterns of vessels. There have been larger vessels and very expensive vessels coming into the system across the North Atlantic and across the Pacific. They want to make the minimum number of stops and thus change the pattern away to some extent from using the St. Lawrence ports to using the Maritime ports and then stopping at U.S.A. ports and back to two or three ports in Europe. The effectiveness of a container system is very much dependent on how fast you can keep the containers moving, and this in turn is very much dependent on how good your rail system is; and we are fortunate in having a good rail system connected to most of the ports. On the right hand screen you see a container unit train being assembled in Halifax. These 40 foot containers are the standard large size of containers—they come in 20 foot and 40 foot sizes normally. The intermodularity of the containerization revolution is very important.

• 1555

On imports there has been another revolution; firstly, in the development of the refineries on the East Coast—particular Come-By-Chance and Canso. Associated with the development of refineries has been the worldwide revolution in the size of tankers. You see a 200,000 tonner here on the left hand screen. There is a 326,000 tonner that comes regularly into Canso, and vessels of over 250,000 tons go into Come-By-Chance. These present port problems, general marine problems, radar surveillance problems, safety problems, pollution problems and so on. There is a significant amount of oil coming into the East Coast refineries and most of it is being trans-shipped to the U.S.A. after refining. In fact, here you see a smaller product tanker at Canso that is being loaded for onward transshipment of the product to the U.S.A. market.

Nationally there is quite a lot of money involved in the marine activity through the government taking initial cost value. If we take the marine services element of the Ministry, the Seaway, the National Harbours Board, together the total assets of the original cost $2.6 billion; Commission harbour assets about $.2 billion; private port assets about $.6 billion; private vessel assets, which is the laker and coastal fleets about $1 billion; total national marine assets at original cost nearly $4.5 billion; probably 10 times as much to replace that today. Now how are the $2.6 billion assets that have come under the stewardship of the Ministry being employed? Well, the marine services element, which is really analogous to the U.S. Coast Guard in its totality, although it is of course not a paramilitary organization, is best know because of its icebreakers. The Canadian government has been in icebreaking for a long time and has been associated mainly with maintaining traffic to and from ports. Here is the Canadian government ship *Stanley* in 1911 towing two sailing vessels out of Bridgewater, Nova Scotia, having broken ice in order to do so. Things have changed. The *Louis St-Laurent* is the flag ship of our fleet of 23 icebreakers. She is now the second

[*Interprétation*]

Halifax. Environ 50 p. 100 du mouvement général de fret dans les ports de l'est du Canada se fait par container. C'est une tendance qui s'est manifestée du début à la fin des années 1960. La méthode a révolutionné le transport maritime. Elle nécessite des investissements plus considérables en termes d'installations portuaires du type montré ici. Il y a eu changement au niveau des navires. On voit maintenant des navires plus grands et plus coûteux dans le Nord atlantique et dans le Pacifique. Leur mouvement n'est plus le même en ce qu'ils veulent limiter les escales, changement qui fait qu'on tend davantage maintenant à utiliser les ports des provinces maritimes plutôt que les ports du Saint-Laurent avant de continuer vers les États-Unis et rentrer en Europe. L'efficacité du système de containers dépend beaucoup de la rapidité du mouvement, et pour y arriver, il faut compter sur un système ferroviaire adéquat; nous avons au Canada un excellent système ferroviaire, relié à la plupart des grands ports. Sur l'écran de droite, on peut voir un convoi unitaire de containers qui est assemblé à Halifax. Les containers de 40 pieds sont les containers standards; il y en a de 20 pieds et de 40 pieds. La normalisation des dimensions est un aspect très important du système de containers.

En ce qui concerne les importations, il y a eu un autre bouleversement; d'abord, il y a eu les nouvelles raffineries sur la côte est du Canada, soient celles de Come-By-Chance et de Canso. En même temps, se produisait dans le monde une remise en question de la dimension des pétroliers. Vous pouvez en voir un de 200,000 tonnes sur l'écran de gauche. Il y en a un de 326,000 tonnes qui mouille régulièrement à Canso; des navires de plus de 250,000 tonnes se rendent aussi à Come-By-Chance. Ces nouveaux développements amènent des problèmes au niveau des ports, du trafic maritime en général, de la surveillance radar, de la sécurité, de la lutte contre la pollution et le reste. Un volume important de pétrole arrive aux raffineries de la côte Est; une bonne partie de ce pétrole est redirigé vers les États-Unis après l'étape du raffinage. Vous voyez ici un pétrolier de plus petite dimension qui est en train d'être chargé à Canso et qui doit transporter le produit vers le marché américain.

Sur le plan national, l'activité maritime requiert une mise de fonds considérable de la part du gouvernement. Si l'on fait le total pour les services maritimes du ministère, la Voie maritime, le Conseil des ports nationaux, l'actif atteint les 2.6 milliards de dollars; la valeur des installations portuaires de la Commission est d'environ .2 milliard; celle des installations portuaires privées, 2.6 milliards; celle des navires privés, c'est-à-dire les flottes des Grands Lacs et des côtes, de 1 milliard; pour tout le secteur maritime, les investissements initiaux ont atteint près de 4.5 milliards; il faudrait probablement dix fois ce montant pour remplacer ce qui existe aujourd'hui. Maintenant, il s'agit de voir comment ces 2.6 milliards qui sont sous le contrôle du ministère sont employés. L'élément des services maritimes, qui est à peu près l'équivalent de la garde côtière américaine, même s'il ne s'agit pas d'une organisation paramilitaire, est le mieux connu pour ses brise-glace. Le gouvernement canadien a depuis bien longtemps des brise-glace qu'il utilise surtout pour assurer le mouvement vers les ports et à partir des ports. On voit ici un navire canadien, le *Stanley*, remorquant en 1911 deux bateaux à voile hors du port de Bridgewater en Nouvelle-Écosse et brisant la

[*Text*]

most powerful conventionally powered icebreaker in the world. She is a very powerful vessel. She is used extensively along with our other icebreakers to maintain traffic in the Gulf of the St. Lawrence in winter and in the Arctic in summer. Here you can see the *Louis St-Laurent* at the head of a convoy on Arctic resupply which, of course, is an annual thing that takes place in the North and a very essential matter. It should not take place without icebreaker support.

A non-commercial aspect of icebreaking activity takes place at the time of the spring breakup in the St. Lawrence, when icebreakers are used to prevent rafting of the ice with consequent flooding of the shoreline. Here is an icebreaker employed doing that.

Another very important aspect of the marine services activity is the navigational aids element. It is responsible for the operation and maintenance of the light stations around all the shorelines, including the interior shorelines of Canada. This is Race Rocks Light, but there are literally hundreds of light stations around the coast of Canada which are operated and maintained by Marine Services. Navigational aids of other kinds, many kinds including radar reflectors and so on are employed. The most commonly known is the buoy and there are literally thousands of these positioned and maintained by the Marine Services element around the shores of Canada.

• 1600

Marine Services has several bases around Canada, some of them quite large. This is the Dartmouth base and it is from this base that the *Louis St. Laurent*, the *Sir John A. Macdonald* and the *Labrador*, three of the most powerful icebreakers operate. It is also from this base that the Nova Scotia light stations, radar stations and buoys, navigational aids are maintained and search and rescue activity is carried out from there also.

This is just part of the Quebec base which is also a very large base, a very significant base.

At a different scale, this is the Marine Service base at Hay River in the Northwest Territories. The base is on the right hand bottom quarter of the screen. You can see some small vessels there, they are shallow draft and these are the vessels which during the spring put the navigational aids into the Mackenzie and in the fall they take them out and this allows the safe navigation of the barge systems up and down the Mackenzie. You can see on the left, Northern Transportation Company Limited staking area at Hay river.

The increasing number of vessels coming into Canadian waters and Canadian ports, the increasing size and the complexity with the tankers has led to much more emphasis on vessel traffic management and radar surveillance. Here at Eddy Point you see the radar display that is overlooking the Canso Strait and monitoring the movement of tankers and other vessels into the Canso Strait.

[*Interpretation*]

glace pour ce faire. Les temps ont bien changé depuis. Maintenant le *Louis Saint-Laurent* est le navire porte-étendard d'une flotte de 23 brise-glace. Il est le deuxième brise-glace à propulsion classique au monde. Il est très puissant. Il est utilisé avec les autres brise-glace pour maintenir le trafic dans le golfe du Saint-Laurent l'hiver et dans l'Arctique l'été. Vous pouvez voir ici le *Louis Saint-Laurent* à la tête d'un convoi de ravitaillement qui se dirige vers l'Arctique; il s'agit d'une activité qui a lieu tous les ans dans l'Arctique et qui est essentielle. Il ne saurait en être question sans l'aide des brise-glace.

Il y a également un usage non commercial qui est fait des brise-glace; ils sont utilisés le printemps au moment du dégel dans le golfe du Saint-Laurent pour éviter les dommages que pourrait causer la glace de même que l'inondation des berges. On voit ici un brise-glace qui s'emploie à cette tâche.

Un autre aspect important de l'activité des services maritimes est celui des aides à la navigation. Ils doivent assurer le fonctionnement et l'entretien des phares qui sont installés sur les côtes et le long des voies d'eau intérieures. Voici le phare de Race Rocks; il y en a des centaines comme celui-là le long des côtes canadiennes. Ces phares sont maintenus et entretenus par les services maritimes. Il y a d'autres aides à la navigation, par exemple, les réflecteurs de radars. L'aide la plus utilisée est sûrement la bouée; il y en a des milliers qui sont mises en place et entretenues par l'élément des services maritimes partout au Canada.

Les services maritimes ont plusieurs bases au Canada, dont certaines sont très importantes. Voici la base de Dartmouth; c'est le port d'attache des brise-glace *Louis St-Laurent*, *Sir John A. Macdonald* et *Labrador*. C'est également à partir de cette base que les phares, les stations-radars, les bouées et les aides à la navigation de la Nouvelle-Écosse sont entretenus et que les opérations de recherches et de sauvetage sont effectuées.

Voici une partie de la base de Québec qui est également très grande et qui joue un rôle très important.

Sur une échelle différente, voici la base des services maritimes qui se trouve à Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest. La base se trouve au bas de l'écran, à droite. Vous pouvez y voir quelques petits navires, il s'agit de navires à faible tirant d'eau qui sont utilisés le printemps pour mettre en place les aides à la navigation dans le fleuve Mackenzie et l'automne pour les retirer. Ces aides permettent d'assurer la sécurité des péniches qui remontent et descendent le Mackenzie. Vous pouvez voir à gauche, une zone d'entreposage de la Northern Transportation Company Limited à Hay River.

Le nombre toujours accru de navires dans les eaux canadiennes et dans les ports canadiens, leur tonnage toujours plus considérable et le problème que créent les grands pétroliers, ont obligé les autorités canadiennes à mettre davantage d'emphase sur le contrôle du trafic maritime et la surveillance-radar. Vous pouvez voir à l'écran les installations radar de Eddy Point qui surveillent le trafic dans le détroit de Canso et contrôlent le mouvement des pétroliers et des autres navires.

[*Texte*]

Search and rescue is an activity with which Marine Services is very closely identified, sometimes in a spectacular fashion. The recovery of the *Pisces III* from 1,500 feet down in the Atlantic off Ireland 18 months ago became an international incident. This recovery was made by the Canadian coastguard ship, the *John Cabot*, but the search and rescue activity embraces much more.

The West Coast of British Columbia poses perhaps particular problems. There are over 200,000 pleasure craft of 10 horsepower or above registered in British Columbia. Of course, in summer with the influx of United States vessels there are considerably more than this. There are, of course, the fishing fleets on the West Coast. There are a number of search and rescue activities and facilities on the West Coast of course which were closely co-ordinated with and work in liaison with the Department of National Defence. One of the facilities is the hovercraft stationed at the airport and this has proved to be very successful in a number of search and rescue incidents.

There are also three cutters of this kind, 90 foot cutters, that are either on standby or on patrol associated with search and rescue activities.

In the Maritimes, we have vessels of this kind. This is the *Alert*, 6,000-mile range, capable of operating in almost any weather condition and is on patrol related to any incident, be it with commercial vessels, fishing vessels, or pleasure vessels. You can see it has a helicopter hanger, a retractable one on a stern and all our larger coastguard vessels carry helicopters. They carry the *Jet Ranger* which is shown here against a navigational aid in the Great Lakes in winter. It is very useful in conjunction with the icebreakers in spotting the path ahead of the icebreakers.

We also have several work-horse helicopters that essentially operate from the shore installations. They lift in supplies and people to light stations, they lift in navigational aids, they lift in equipment for construction of new navigation aids, things of this nature. They are very heavily used and very useful.

On the West Coast we have one large chopper, the *Sikorsky* based at Prince Rupert, which services the light stations and navigation aids around the Prince Rupert area and in the Queen Charlottes.

• 1605

Pollution. Dealing with marine pollution is a Marine Services responsibility often associated with vessel incidents near ports. This is the *Arrow* one which had been in collision with a vessel called the *Sun Diamond* in Vancouver a little over a year ago. It has been holed, it is leaking oil, a boom is in place behind it, the vessel is being towed in and the boom is following it to contain the spill. Not all spills have always been as effectively dealt with as this one. This was a pretty successful effort. But the responsibility for overseeing these is a marine services responsibility.

I do not think I could leave marine services and its identification with icebreakers without talking a bit about the Arctic, which presents unique challenges in many ways. Certainly if we look at the potential for oil and gas and mineral exploitation and exploration in the Arctic, if you look at the left-hand screen, the pink shading represents where oil and gas is known to or is believed to exist. and the blue-green is where mineral deposits of various

[*Interprétation*]

Les recherches et le sauvetage sont des activités bien connues des services maritimes. Il y a eu des opérations spectaculaires. Le renflouage du *Pisces III* qui se trouvait à 1500 pieds sous l'Atlantique au large des côtes de l'Irlande, il y a dix-huit mois, est devenu un incident international. Le renflouement a été effectué par un navire de la garde côtière canadienne, le *John Cabot*, mais en fait l'activité de recherche et de sauvetage va beaucoup plus loin.

La côte ouest, en Colombie-Britannique, pose un problème difficile. Il y a en Colombie-Britannique plus de 200,000 embarcations de plaisance de plus de 10 chevaux vapeur qui sont enregistrées. L'été, les embarcations des États-Unis viennent exacerber le problème. Il y a évidemment les flotilles de pêches de la côte ouest. Il y a sur la côte ouest, toutes sortes de moyens qui sont utilisés pour la recherche et le sauvetage, en étroite collaboration avec le ministère de la Défense nationale. Un de ces moyens est l'hydroglisseur qui opère à partir de l'aéroport et qui a eu passablement de succès dans un certain nombre de cas.

Il y a aussi trois côtres de 90 pieds qui sont sur un pied d'alerte ou qui sont prêts à participer aux opérations de recherches et de sauvetage.

Nous avons des navires de ce genre dans les provinces maritimes. Voici l'*Alert*, pour opérer dans un rayon de 6,000 milles et dans n'importe quelles conditions climatiques; il est prêt à intervenir en cas d'incident impliquant des navires commerciaux, des navires de pêche ou des embarcations de plaisance. Vous pouvez voir qu'il est doté d'un hangar démontable d'hélicoptère sur la poupe; presque tous les grands navires de la garde côtière ont à leur bord des hélicoptères. Il s'agit du *Jet Ranger* qui est montré ici près d'une aide à la navigation dans les Grands Lacs l'hiver. Il est très utile aux brise-glace, il peut leur indiquer d'avance la route à suivre.

Nous avons également plusieurs hélicoptères de plus grande capacité qui opèrent à partir d'installations côtières. Ils servent à ravitailler les préposés aux phares; ils peuvent enlever les aides à la navigation; ils amènent les matériaux pour la construction d'aides à la navigation. Ils sont employés à toutes sortes de tâches.

Sur la côte ouest, nous avons un grand hélicoptère, le *Sikorsky*, basé à Prince Rupert; il dessert les phares et les aides à la navigation de la région de Prince Rupert et des îles de la Reine Charlotte.

En ce qui concerne la pollution, les services maritimes doivent s'occuper des incidents qui se produisent près des ports. On voit ici le *Arrow* qui est entré en collision avec le *Sun Diamond* à Vancouver, il y a un peu plus d'un an. Le bateau a été percé, il y a une fuite de pétrole et on a installé une estacade flottante derrière. Le bateau est remorqué et l'estacade flottante sert à retenir la nappe de pétrole. On n'a pas pu réagir aussi efficacement dans tous les cas. Dans ce cas-ci, les efforts ont été plutôt fructueux. La responsabilité en revient aux services maritimes.

En parlant des services maritimes, je ne crois pas que l'on pourrait négliger de signaler l'Arctique qui lance des défis sans égaux à plusieurs égards. Il est entendu que si l'on considère ce que l'Arctique offre en potentiel quant au pétrole, au gaz et aux autres minéraux, si vous voulez vous reporter à l'écran de gauche, vous constaterez que la partie rose représente les sources connues ou réputées de pétrole et de gaz et la partie bleu-vert représente les autres gise-

[*Text*]

kinds, lead, zinc, iron, and so on, are known to or are believed to exist. We should look at that in relation to the right-hand screen, whichh shows with a crosshatch line the highest limit to which the multi-year ice retreats in August, and you can see where it is overlayed on the other screen that it would overlap quite substantially into the areas where mineral and resource development could be expected to take place. Obviously this is going to present challenges for icebreaking, whether it be with additional icebreakers or with icebreaking cargo vessels, but certainly challenges us in the development of the Arctic.

Talking about icebreaker operation in the Arctic, the *John A. Macdonald* is shown on the left when she accompanied the *Manhattan* on the voyage through the high Arctic. She is one of four vessels capable of operating about four months in the high Arctic in the year. The rest of the year she cannot. The other three vessels are the *St. Laurent*, the *Labrador* and the *D'Iberville*. At this moment in time we are not building any additional vessels of that kind. We are building two of the kind shown here, the so-called "R" class, which will be used in the winter in the Gulf of St. Lawrence and around Newfoundland, and will be used in the summer to operate in the lower and middle range Arctic to free up the heavier icebreakers to spend more time in range further afield in the higher Arctic.

I cannot leave icebreaking without talking about polar icebreakers. I think the *Louis St. Laurent* certainly could be considered to be a polar in the way that people talk about polar icebreakers. She is between a class four and a class five icebreaker. This means that she is capable of continuously breaking four feet of ice at a speed of three knots or better. We have a firm design for a class seven and this design will be ready next year.

The *Louis* is represented on the screens by the green profile. She displaces 14,000 tons. She has 24,000 shaft horsepower. The class seven would be roughly the blue profile and would displace perhaps, on the latest estimate, in excess of 30,000 tons and somewhere between 80,000 and 90,000 shaft horsepower. A vessel of that kind could operate for probably eight months in the high Arctic. If one is looking for a vessel which can operate vituallly year around in the high Arctic, you are then looking at something like the orange profile which, by the latest estimates, could be up to 50,000 tons displacement and over 200,000 shaft horsepower. Inevitably, I think, it would have to be a nuclear-powered vessel. But that is a concept design that we are having developed for a polar ten and a firm design for a polar seven. So, those are the things that are being done in relation to what is known as polar icebreakers.

The St. Lawrence Seaway Authority is an important and integral part of the marine system. I will just briefly mention it. There is the lock at St. Lambert, a night-time shot of a Canadian laker moving through the lock into the seaway system. The seaway system, it might be worth recalling, allows ocean vessels to go 2,400 miles inland, up as far as Thunder Bay, climbing over 600 feet in the process. Ocean vessels, of course, are not moving extensively these days through the seaway system. It is the laker fleets that are making the extensive use of the seaway.

Pilotage is a complex and contentious problem from time to time, nevertheless it is an essential part of the marine activity which falls under the ministry umbrella. Just one

[*Interpretation*]

ments, notamment le plomb, le zinc, le fer et., sources connues ou réputées. Il faut comparer cet écran à l'écran de droite qui indique dans la partie hachurée la limite extrême au nord où les glaces se retirent en août, et vous pouvez constater que sur l'autre écran, cela correspond essentiellement aux régions où la mise en valeur des minéraux et des ressources pourrait avoir lieu. De toute évidence, cela lance un défi quant au bris des glaces, soit par de nouveaux brise-glaces, ou par des cargos brise-glaces; il est sûr cependant que le défi de la mise en valeur de l'Arctique se présente à nous.

A gauche vous voyez le brise-glace *John A. Macdonald* alors qu'il accompagnait le *Manhattan* dans son voyage à travers l'extrême Arctique. C'est là un des quatre bateaux qui peut circuler durant environ quatre mois dans l'extrême Arctique. Le reste de l'année, c'est impossible. Les autres vaisseaux qui peuvent le faire sont le *St. Laurent*, le *Labrador* et le *D'Iberville*. Pour l'instant, nous ne construisons pas d'autres bateaux de ce genre. Nous en construisons deux du genre de ceux qu'on voit ici, qui appartiennent à la classe «R» et dont on pourrait se servir en hiver dans le golfe du Saint-Laurent et autour de Terre-Neuve. L'été, on pourra s'en servir dans le bas et le moyen Arctique afin de libérer les brise-glaces qui pourraient passer plus de temps dans l'extrême Arctique.

Je voudrais maintenant parler des brise-glaces polaires. Je crois que le *Louis St. Laurent* fait partie de cette catégorie dans l'esprit des gens. Le *Louis St. Laurent* est entre la quatrième et la cinquième catégorie de brise-glace. Cela signifie qu'il peut constamment briser quatre pieds de glace à une vitesse de trois nœuds ou plus. Nous avons un projet pour un brise-glace de septième catégorie qui sera prêt l'année prochaine.

Le *Louis St. Laurent* figure sur l'écran en vert. Il jauge 14,000 tonnes et a une puissance de 24,000 chevaux-vapeur à l'arbre. Un bateau de ce genre pourrait probablement circuler durant huit mois dans l'extrême Arctique. Pour un bateau qui circulerait toute l'année durant dans l'extrême Arctique, il faudrait quelque chose de semblable à la partie orange qui, selon la dernière évaluation, jaugerait 50,000 tonnes et aurait une puissance de 200,000 chevaux-vapeur à l'arbre. Il faudrait absolument que ce soit un bateau à énergie nucléaire. Ceci représente les plans que nous faisons pour un vaisseau polaire de dixième catégorie, voilà les plans presque concrétisés d'un vaisseau polaire de septième catégorie. Voilà donc ce que nous faisons dans le domaine de ce qu'on appelle les brise-glaces polaires.

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent est une composante intégrale et importante des services maritimes. Je ne ferai qu'y faire allusion brièvement. Il y a l'écluse de Saint-Lambert, et vous avez ici une photo prise de nuit d'un navire canadien des Grands Lacs qui s'engage dans la Voie maritime. Rappelons que la Voie Maritime permet à des océaniques de se rendre à plus de 2,400 milles à l'intérieur des terres, jusqu'à Thunder Bay, et ce faisant, ils s'élèvent jusqu'à 600 pieds au dessus du niveau de la mer. Bien sûr, de nos jours, les océaniques ne se servent pas beaucoup de la Voie maritime et ce sont les flottes de navires des Grands Lacs qui s'en servent énormément.

Le pilotage représente un problème épineux et complexe de temps à autre, mais n'en demeure pas moins une composante essentielle des services maritimes et relève donc du

[*Texte*]

shot to remind myself and remind the Committee that pilotage is an essential part of the marine system.

• 1610

Now moving on to harbours and ports and the main topic for discussion, there are three forms of administration really, for harbours and ports and wharves at this time. There is the National Harbours Board which has responsibility for the ports listed there. There are the Harbour Commissions, of which there are 11. As you can see there, those are the places that have harbours which are operated in the main under the 1964 Harbour Commission Act and in the case of Hamilton, Toronto and North Fraser under older and different acts. There are also about 375 so-called public wharves and harbours, examples of which are Corner Brook, Stephenville, Canso, Baie-Comeau, and Victoria. These at the present time fall under the direct administration of the marine services element of the Ministry.

Looking at some of the types of facility under each heading, that is the Halterm facility at Halifax. Of course, it is just one part of the N.H.B. administrative port of Halifax.

That is just one small part of the port of Toronto which is a Commission Harbour, and that is its heavy lift crane.

Another Commission harbour, a very important one, is Thunder Bay. You can see some of the elevators in the distance. The island in the center is the island that is being looked at for development as a bulk terminal associated with the coal movement to which I referred earlier. Thunder Bay has some rail access problems as do some of the other ports. Wherever you have a bridge that is subject to being opened like that at times, you have rail access problems, particularly if traffic builds up.

We are very conscious of rail access problems. We have in the Ministry had a look at rail access to the port of Vancouver, starting out specifically looking at the access problems within a short radius of Vancouver. There are five rail lines that serve Vancouver, and a lot of the traffic crosses over just one bridge to the north shore, and there are problems. This study has been completed and has been followed on by another study still under way, looking at the whole matter of rail access to the Pacific rim through the Rocky Mountains and individually into the ports. So rail access cannot be separated from port development.

A public facility—this is the Stephenville-Labrador liner board mill which is directly administered by the marine services. It is one of the larger facilities administered by them.

Now looking at where some money is currently being spent on port developments—Churchill, $12.5 million is committed to improvement of the facilities at the port of Churchill, and this should be completed over the next three or four years. The construction season, of course, causes problems there.

Roberts Bank—Phase 2 is being looked at as a possible development at Roberts Bank, and of course due consideration will have to be given as with most port developments to ecological considerations.

[*Interprétation*]

Ministère. Simplement pour que je n'oublie pas et que le Comité n'oublie pas que le pilotage est une partie essentielle du système maritime.

Nous passons maintenant aux ports et au sujet principal de la discussion. Il y a en fait trois types d'administration pour les ports et les quais à l'heure actuelle. Il y a le Conseil des ports nationaux qui a la responsabilité des ports énumérés ici. Il y a les 11 commissions des ports. Comme vous pouvez le voir, il s'agit d'endroits qui ont des installations portuaires régies pour la plupart par la Loi de 1964 sur les Commissions des ports et dans le cas d'Hamilton, de Toronto et de North Fraser par d'autres lois différentes et plus anciennes. Il y a également environ 375 quais et ports publics comme à Corner Brook, Stephenville, Canso, Baie-Comeau et Victoria. Ces derniers à l'heure actuelle sont administrés directement par les services maritimes du ministère.

Vous pouvez voir ici comme exemple les installations de Halterm d'Halifex. Bien entendu, il ne s'agit que d'une partie du port administratif du CPN d'Halifax.

Il ne s'agit ici que d'une petite partie du Port de Toronto qui est administré par des commissaires et vous voyez là la grue de gros tonnage.

Un autre port du même genre et très important est celui de Thunder Bay. Vous pouvez voir certains des élévateurs au loin. L'île au centre est celle sur laquelle on envisage de construire un terminus pour les marchandises en vrac et en particulier pour le charbon et dont j'ai parlé un peu plus tôt. Thunder Bay a des problèmes d'accès ferroviaire comme d'autres ports. Chaque fois qu'on a ce genre de pont qu'il faut ouvrir de temps en temps, on a des problèmes d'accès ferroviaire, surtout en période de pointe.

Nous sommes très conscients de ces problèmes d'accès ferroviaire. Au ministère nous nous sommes penchés sur les problèmes d'accès au Port de Vancouver surtout dans les alentours immédiats de Vancouver. Cinq lignes desservent Vancouver et une grande partie du trafic emprunte l'unique pont de la côte nord et cela crée des problèmes. Cette étude est terminée et il y en a une autre qUi lui fait suite qui est encore en cours, étude portant sur tout le problàme de l'accès ferroviaire au litoral pacifique via les montagnes Rocheuses jusqu'aux ports individuels. Il faut donc tenir compte de ces problèmes dans les programmes de développement des ports.

Une installation publique—il s'agit de l'installation de Stephenville—Labrador qui est directement administrée par les services maritimes. C'est une des plus grandes installations administrées par ces services.

Nous passons maintenant aux sommes consacrées aux différents développenents portuaires—Churchill, 12.5 millions de dollars sont consacrés à l'amélioration des installations du Port de Churchill et les travaux devraient être terminés d'ici trois ou quatre années. Naturellement la saison de construction cause certains problèmes.

Roberts Bank—la deuxième phase est à l'étude et bien entendu comme dans tous les cas il va falloir tenir compte des problèmes écologiques.

[*Text*]

This is the old container terminal at Saint John. This is to show an example of a pretty bad container terminal. It has inadequate backup land, and triple stacking of containers which makes it difficult for sorting. It had only the one crane. It was not in a good spot from the point of view of berthing vessels, particularly large vessels. It has been replaced by the Rodney facility which went into operation this year.

Vancouver—the centennial pier container terminal is inadequate. It has limited back up land, as you can see. It has one old-type crane, and it has access problems to and from the port. It is being replaced by the Vanterm facility which is being constructed further up the Burrard Inlet. The construction is more advanced than this slide shows, and the terminal is expected to open towards the end of this year.

Across the Burrard Inlet is also the construction of the Lynterm facility, which is a forest products terminal. Nearby this shows part of the Fraser River Harbour Commission.

• 1615

Fraser River opened their container terminal last fall. Their container terminal is also capable of handling steel and pipe with the kind of cranes that they have. Further north, up the coast of British Columbia, Fairview terminal is being developed. I had a lot of consultation with the province on this development. This is primarily being designed as a forest products terminal. Also being looked at is the potential site for a bulk terminal. If one is to be developed it may well be on Ridly Island. Ridley Island is around the corner from the hill. Prince Rupert certainly seems to have a substantial future as an emerging port. This is where some money is being spent or has been spent.

Now, to move back to the challenges facing the ports and which have to be dealt with in any port administration system. Containerization continues to be a major challenge. The Manchester liners container terminal in the Port of Montreal, shown on the left, handles 50 per cent of all the general cargo moving through the Port of Montreal. It employs less than 60 longshoremen out of a force of over 1,000. So that is what containerization does to a work force. Certainly this is a major challenge as containerization grows further. In the Eastern parts, the change from break bulk, the old way of carrying cargo, has resulted in the severe decline of the break bulk cargo in Montreal since the late sixties. Of course, there is still a lot of it done, stowing the cargo into the holds by hand or with the assist of fork lift trucks. It has declined in all the other major eastern ports. Containerization has grown very rapidly over the same period. Last year Halifax overtook Montreal for the first time. It does not show on this slide. This is one of the challenges that face us when dealing with ports. We have to be competitive with the United States ports in the containerization business because containers can be moved so easily by rail and highway through ports such as New York-Newark, for example, into areas such as Toronto, or through Seattle into Vancouver.

The other challenge is the further growth of Canada's bulk exports and the further requirement for facilities like those of the Roberts Bank. On the unit train circling around, you can see the large bulk carrier that requires a deep draft of water. All of these factors have to be considered in planning for what seems to be the inevitable expansion of Canada's bulk exports.

[*Interpretation*]

Il s'agit ici de la vieille installation à container de Saint-Jean. Nous avons pris cet exemple pour vous montrer les défauts d'une mauvaise installation. Il n'y a pas suffisamment de terrain et l'entreposage sur trois niveaux rend le tri difficile. Il n'y avait qu'une seule grue. L'accès pour les gros bâtiments en particulier n'était pas bon. Les installations ont été transportées à Rodney qui est entré en fonction cette année.

Vancouver—le terminal à container de la jetée du centenaire est insuffisant. Comme vous pouvez le voir il n'y a pas assez de terrain. Il n'y a qu'une vieille grue et il y a des problèmes d'accès. Cela sera remplacé par le terminal Vanterm qui est construit un peu plus loin sur Burrard Inlet. La construction est plus avancée que sur ces photos, et on s'attend à l'entrée en fonction pour la fin de cette année.

De l'autre côté de Burrard Inlet il y a également la construction du terminal Lynterm destiné aux produits forestiers. A côté, vous voyez une partie du port du fleuve Fraser.

Ce port a ouvert à l'automne dernier un terminal de conteneurs. Il est équipé de grues qui peuvent également charger de l'acier et des conduites. Plus au nord, en remontant la côte de la Colombie-Britannique, on trouve le terminal de Fairview qui est en cours de construction. J'ai mené de longues consultations avec les provinces à ce sujet. Ce terminal est principalement destiné à recevoir les produits forestiers. On envisage également de construire sur cet emplacement un terminal de marchandises en vrac, probablement sur l'île Ridley, qui est située juste derrière cette colline. Prince Rupert semble certainement représenter un potentiel portuaire important. Voici donc à quoi a été affectée une partie des crédits.

Revenons maintenant au défi qui confronte les ports et que devra relever tout système d'administration portuaire. La montée des conteneurs reste un grand défi. Le terminal de conteneurs de la compagnie Manchester, dans le port de Montréal, que vous voyez ici, à gauche, reçoit 50 p. 100 de tout le fret général passant par le port de Montréal. Il emploie moins de 60 dockers sur un total de plus de 1,000. Voilà un exemple de la réduction de la main-d'œuvre que les conteneurs autorisent. C'est certainement là un grand défi au fur et à mesure que le système des conteneurs se développera. Dans les ports de l'est, cette évolution a entraîné le déclin du fret en vrac dans le port de Montréal depuis la fin des années 60. Bien sûr, beaucoup reste à faire dans ce domaine. Les marchandises en vrac déclinent dans tous les grands ports de l'est en même temps que se développaient les conteneurs. L'année dernière, Halifax a arraché pour la première fois la première place à Montréal. C'est là l'un des défis qui se posent à nous dans le domaine des ports. Il nous faut rester concurrentiels vis-à-vis des États-Unis dans le domaine des conteneurs, car ceux-ci peuvent être transportés très facilement par rail et route, en passant par des ports tels que New York-Newark, par exemple, vers Toronto, ou par Seattle vers Vancouver.

L'autre défi est la poursuite de la croissance des exportations de vrac du Canada, et la nécessité d'installations supplémentaires telles que celles de Roberts Bank. Vous pouvez voir le gros transporteur de vrac, chargé par le train unitaire placé en arc de cercle, transporteur qui nécessite un grand tirant d'eau. Il faut tenir compte de tous ces facteurs en planifiant ce qui semble être l'expansion inévitable des exportations de vrac canadiennes.

[*Texte*]

The very large crude carriers, the VLCC's, and the peculiar problems they present will continue to be a challenge. This is a slide taken at the Irving terminal in Saint-Jean. The vessel is moored to a monobuoy and is discharging oil through this buoy. Some of these kinds of things, like the monobuoy systems, are what we are doing research efforts on, to develop improved systems for that kind of discharge of oil.

Obviously the challenges we are talking about will have a major impact on ports. We have to be sure that: the ports are operated effectively; there is adequate, well-integrated planning; expansion takes place as necessary; there are adequate means of financing; and we are able to maintain or improve our competitiveness with United States ports.

There are many interests in ports. Obviously there is federal interest. Provinces are increasingly interested in port activities, provinces that have ports as well as those remote from the ports. Municipalities and regional municipalities are interested in many aspects of ports, as are private industry, labour, and the people at large.

There are over 2,200 ports, harbours and wharves in Canada; 1,700 are minor or used mainly for fishing and recreational purposes; 400 come under the Department of Transport umbrella. They consist of the NHB ports, the Commission harbours and the 375 public harbours. Of the 400, about 20 to 25 are considered to be of significant national interest.

• 1620

The ports, harbours and wharves are covered by more than 10 separate acts at this time. This is just an example of some of them. There are some problems arising, which certainly have been well recognized. There seems to be too much legislation. There is certainly complexity in the administration of ports and in the division of administration. There has not been fully integrated planning. You have also seen examples of where a lot of money is being spent. I think, in the main, it has been well spent but certainly for the future, with the demands that face us, we have to be sure that there is fully integrated and comprehensive planning to ensure the best use of those dollars.

There have been complaints, both local and provincial and from industry, about lack of local participation, particularly in the National Harbours Board system. There has also been some wasteful competition between different port developments over the years.

The National Port Council, which was formed by Mr. Jamieson in 1971, had three meetings to review port administration. There were a number of differing views but there was certainly a consensus on two fundamental principles at the end of 1973. One, that there was a need for a structure that eliminates the present fragmentation of port policy, planning and operations, and two, there should be a comprehensive single port system related to commercial ports. The structure should give meaningful participation at regional and local port levels.

Following this a ports administration study was initiated under the direction of the Prime Minister. It was led by Mr. George Scott. It recommended the need for a national ports agency or administration to include all com-

[*Interprétation*]

Les très gros transporteurs de pétrole brut, les pétroliers géants, et les problèmes particuliers qu'ils posent restent encore indéfinis. Ceci est une photo prise au terminal Irving à Saint-Jean. Le navire est mouillé près d'une bouée et décharge son pétrole à travers cette bouée. Ces systèmes de mono-bouées font l'objet de recherche, afin de mettre au point de meilleurs systèmes de chargement du pétrole.

Bien entendu, les défis dont nous parlons auront des conséquences majeures sur les ports. Il nous faut nous assurer que: les ports sont gérés efficacement, que la planification soit adéquate et bien intégrée, que l'expansion nécessaire puisse se faire, que les moyens de financement soient suffisants et que nous maintenions notre compétitivité vis-à-vis des ports américains.

Voici maintenant les diverses autorités intéressées aux ports. Évidemment, il y a le gouvernement fédéral, puis les provinces qui s'intéressent de plus en plus aux activités portuaires et non seulement les provinces où sont situés les ports, mais, également, celles qui n'en ont pas. Ensuite, on trouve les municipalités locales et régionales, ainsi que l'industrie privée, les syndicats et la population en général.

On compte au Canada plus de 2,200 ports, havres et appontements, dont 1,700 sont de dimension mineure où servent principalement à la pêche et à la navigation de plaisance; 400 ports relèvent du ministère des Transports. Il s'agit principalement des ports du Conseil des ports nationaux administrés par des commissions et des 375 ports publics. Sur ces 400 ports, de 20 à 25 sont considérés comme présentant un grand intérêt national.

Les ports, havres et quais sont régis par plus de 10 lois distinctes à l'heure actuelle. Ceci en est simplement un exemple. Certains problèmes en découlent, dont on est conscient. Il semble qu'il y a trop de législations. L'administration et la division des zones administratives est trop complexe. La planification n'est pas suffisamment intégrée. Vous avez vu des exemples d'affectation des crédits, et je pense que dans l'ensemble ces sommes ont été dépensées à bon escient, mais nous devons nous assurer qu'à l'avenir la planification soit mieux intégrée afin que ces crédits soient rentabilisés au maximum.

On s'est plaint, aussi bien au niveau local et provincial que du secteur privé, du manque de participation locale dans la gestion des ports relevant du Conseil des ports nationaux. Il y a également des exemples de concurrence ruineuse entre divers ports ces dernières années.

Le Conseil national des ports, qui a été créé par M. Jamieson en 1971, s'est réuni trois fois par étudier l'administration des ports. Des points de vue divergents y ont été émis mais un accord a été réalisé sur deux principes fondamentaux à la fin de 1973. D'une part, on a reconnu la nécessité d'une structure qui élimine la fragmentation actuelle de la politique, de la planification et du fonctionnement portuaire et, deuxièmement, la nécessité d'un système portuaire unique dans le cas des ports commerciaux. La nouvelle structure administrative devrait permettre une participation véritable au niveau régional et local.

A la suite de cela, une étude de l'administration portuaire a été décidé par le premier ministre. Cette étude a été réalisée par M. George Scott. Il recommande la création d'un organisme ou d'une administration des ports natio-

[*Text*]

mercial ports of national significance, brought together within the marine administration and to include the NHB, and some of the Commission and public harbours; about 20 to 25 in all.

It went on to recommend a Canada ports act to establish a single national ports authority, or commission—which we now think is a more appropriate title—within the marine transportation administration, and to delegate to the local port entities the powers they need, within national guidelines, to effectively run their port on a day-to-day and week-to-week basis. It also exploded mechanisms for regional input.

The basic division of responsibilities. The Canadian Ports Commission, which is the title that seems to appeal to many people now, would have the responsibility for over-all direction and setting of standards and policies, over-all responsibility for national ports planning, for approval of major capital and operating expenditures or for providing financial support if required, for monitoring the ports' performance, for liaising with the other federal marine elements and with the surface, particularly rail, transportation elements.

Ports are seen as having responsibility for running the port with regard to all the essential day-to-day operations. This includes the matter of negotiating operator leases, setting tariffs within national quidelines, marketing with some co-ordination and assistance from the central agency, developing their operating budgets and longer-term plans for review by the Canadian Ports Commission, and in the case of major plans, subject to review by regional advisory boards.

Regional advisory boards, and these have been discussed quite extensively in recent weeks with the provinces, would certainly include representation from regional ports, the provinces, the main users and the railways. It could be directed by a representative of the national ports authority or commission, or other elected person—which perhaps would be a better way.

The following has been developed since the tabling of the executive summary of the Scott committee report, after extensive consultation. It has been decided that it is probably a very good idea to have a national policy board to advise the head of the port commission. It would consist of the chairmen of the four regional boards and four others appointed by the Minister.

• 1625

The final slide shows the essential structure that is being suggested and this has some different titling from the time that the executive summary was tabled, but a Canadian ports commission which would have responsibility for the 20 to 25 national ports and also responsibility for the smaller ports of 375 or so are administered under a somewhat different system. We really are addressing ourselves to the 20 to 25 major ports. They would have a commission or board of directors which would have visualized up to seven members, with the majority of the appointees being federal and then provincial, municipal and perhaps regional appointees to make up the composition. They would have effectively the responsibility for the operation and management of the ports on a day-to-day and week-to-week basis. The Canadian ports commission, or the head of

[*Interpretation*]

naux englobant tous les ports commerciaux présentant un intérêt national, qui serait réuni au sein des services maritimes et comprendrait les ports du Conseil, certains ports régis par des commissions et les ports publics, soit 20 à 25 en tout.

Il recommande également l'adoption d'une loi sur les ports nationaux afin d'établir un organisme national unique chargé des ports, une commission qui travaillerait au sein de l'administration des transports maritimes et qui déléguerait aux ports locaux les pouvoirs nécessaires pour administrer efficacement leurs ports sur une base quotidienne et hebdomadaire, en respectant les directives nationales. Cette étude a également exploré divers mécanismes de participation régionale.

La répartition fondamentale des responsabilités. La Commission canadienne des ports, qui semble être le titre qui convient le mieux, serait chargée de l'orientation générale et de l'adoption des normes des politiques en matière de planification des ports nationaux, autoriserait les grandes dépenses d'investissement et de fonctionnement et fournirait une aide financière, si nécessaire, en vue d'évaluer la rentabilité des ports, et serait responsable également de la liaison avec les autres éléments des transports maritimes fédéraux et des transports de surface, et notamment le transport ferroviaire.

Les autorités portuaires individuelles seront chargées d'administrer le port au jour le jour. Cette tâche comprend notamment la négociation des baux, l'établissement des tarifs, conformément aux directives nationales, le marketing, avec l'aide de l'organisme central, l'établissement du budget de fonctionnement et des plans à long terme qui devront être soumis à la Commission canadienne des ports, ainsi qu'au Conseil consultatif régional.

Les conseils consultatifs régionaux, et on en a discuté en détails ces dernières semaines dans les provinces, comprendront une représentation des ports régionaux des provinces, des principaux utilisateurs et des chemins de fer. Ils pourraient être présidés par un représentant de la Commission des ports nationaux, ou peut-être par une autre personne élue, ce qui vaudrait peut-être mieux.

Ce qui suit a été mis au point après le dépôt du résumé du rapport Scott, après des consultations intensives. Il a été décidé que ce serait une bonne idée de constituer une commission nationale de politiques qui conseillerait le président de la Commission des ports. Cette commission de politiques se composerait des présidents des quatre commissions régionales et des quatre autres membres nommés par le ministre.

La dernière diapositive vous indique la structure essentielle envisagée et les titres diffèrent queique peu de ceux contenus dans le résumé qui a été déposé, mais il s'agirait d'une commission des ports canadiens qui aurait la responsabilité des 20 à 25 ports nationaux et également la responsabilité des quelque 375 ports de moindre importance qui sont administrés selon un système quelque peu différent. Ce qui nous intéresse vraiment ce sont les 20 à 25 ports principaux. Ils seraient dirigés par une commission ou par un conseil d'administration pouvant avoir jusqu'à 7 directeurs dont la majorité serait nommée par le fédéral et le restant par les autorités provinciales, municipales et peut-être régionales. Ils auraient la responsabilité effective du fonctionnement et de la gestion quotidienne des ports. Cette commission canadienne des ports serait la tutelle des

[*Texte*]

it would be advised by the regional advisory boards and by the National Policy Board. Additionally, we think it would be a good idea to have a national marine council to meet occasionally or perhaps in ad hoc groups to deal with specific problems embracing the total range of marine activities of which ports, of course, is just one element.

So that, Mr. Chairman, concludes the presentation that I have to make and I shall be joining Mr. Davey at the head of the table.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Illing, for a most informative and revealing presentation. I am sure all the Committee members are most appreciative.

Just before we proceed with the questioning, at our last meeting there was some discussion with regard to travel. If the Committee is agreeable I will just read the letter we have drafted to see if it meets with your approval. It says:

> Dear Mr. Minister:
>
> As you are well aware, for the past several years the members of the Transport and Communications Committee have unanimously requested permission to conduct a fact finding tour across the country in order to obtain first-hand information from those within the system. At today's transport meeting the question was raised again and members expressed a great deal of frustration concerning this request. I would now ask you to consider allowing the Committee to conduct a tour when we return to Ottawa in the fall. I do hope you will recognize the need for this trip, which I feel warrants your special consideration at this time. A reply at your earliest convenience would be very much appreciated.

Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: . . . on a point of order, I appreciate the tenor of the letter. Has the steering committee given any consideration to being more specific as to what they had in mind? It seems to be rather general in tenor, the letter to the Minister, and instead of asking, I suppose, carte blanche authority to travel, if that is the intention, well and good, I just would like to get a little clarification from you possibly as to what the idea is. Are you going to try to get that kind of authority and then determine our priorities or are we going to determine our priorities and then request the authority to go on those excursions?

The Chairman: If I might, Mr. Watson, I will just comment on Mr. Hnatyshyn's question. We had a lengthy steering committee meeting before the policy was brought forth with regard to the type of tour we were planning and the Minister is well aware that we would divide it up possibly into four sections, such as Thunder Bay, Vancouver and all related facts in all those areas, the Maritimes and then East. If the Committee requested any other . . .

[*Interprétation*]

conseils consultatifs régionaux et du Conseil de la politique nationale. De plus, nous pensons qu'il serait bon d'avoir un conseil maritime national qui se réunirait de temps en temps ou en groupe pour régler certains problèmes relatifs à l'éventail total des activités maritimes dont les ports bien entendu ne sont qu'un élément.

Ceci, monsieur le président, conclut ma présentation et je vais maintenant rejoindre M. Davey à la table.

Le président: Je vous remercie infiniment, monsieur Illing, de cette présentation très instructive. Je suis certain que tous les membres du comité vous en sont reconnaissants.

Avant de passer aux questions, je veux vous rappeler que lors de notre dernière réunion nous avons discuté voyage. Si cela vous convient je vais vous lire la lettre que nous avons rédigée pour voir si elle vous satisfait. Elle se lit comme suit:

> Monsieur le ministre:
>
> Comme vous le savez, au cours des dernières années les membres du comité des Transports et des Communications ont sollicité à l'unanimité la permission de faire une tournée dans le pays afin d'obtenir des renseignements de première main auprès des responsables en place. Lors de la réunion du comité d'aujourd'hui cette question a été de nouveau soulevée et les députés se sont plaints amèrement. Je vous demanderais maintenant de considérer la possibilité d'autoriser le comité de faire cette tournée à notre retour à Ottawa cet automne. J'espère que vous reconnaîtrez le besoin de ce voyage qui selon moi réclame aujourd'hui toute votre considéretion. Une réponse des plus rapides dans la mesure de vos possibilités serait fort appréciée.

D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: . . . j'invoque le Règlement. J'apprécie le contenu de cette lettre. Le comité directeur a-t-il envisagé d'être plus précis quant à ses projets? Le contenu de cette lettre au ministre me semble revêtir un caractère assez général et plutôt que de demander, je suppose, carte blanche pour voyager, si c'est l'intention, c'est très bien, j'aimerais que vous nous fassiez part un peu plus clairement de vos projets. Allons-nous essayer d'obtenir cette autorisation puis ensuite arrêter nos priorités, ou allons-nous arrêter nos priorités puis faire cette demande d'autorisation pour ces excursions?

Le président: Avec votre permission, monsieur Watson, je vais d'abord répondre à la question de M. Hnatyshyn. Nous avons eu une longue réunion du comité directeur avant que nous ne déterminions la politique concernant le genre de tournée que nous envisagions et le ministre sait que nous aimerions dans la mesure du possible le faire en 4 parties c'est-à-dire Thunder Bay, Vancouver et les problèmes inhérents à ces régions, les Maritimes et ensuite l'Est. Si les membres du comité ont d'autres suggestions à faire . . .

[*Text*]

An hon. Member: Do not forget Churchill.

The Chairman: ... plans we would be willing to go along with that, but I felt that rather than being specific if we found we had to deal with something else—sticks in the wheel—and if we had pretty well a carte blanche to examine any area that we felt we should when we are on the spot, it might be worthwhile. Mr. Watson.

Mr. Watson: Yes, on the same point, I really do not understand why we have to ask the Minister's permission. We are a committee of the House of Commons, and I think we can travel without asking permission from any Minister. I, frankly, do not see why we should even be asking him except we should perhaps invite him to assist us in preparing our plans, but we do not have to ask him for permission, that is certain.

An hon. Member: If we do not, how will we know?

• 1630

Mr. Watson: We can ask the House, we do not ask the Minister.

The Chairman: You are right technically on that point, we could go to the House, but I feel that, after all, the directive is certainly going to come from the Minister and ...

Mr. Watson: I think it is a pretty basic thing here that we do not ask the Minister for permission to travel, we are independent of the Minister, and we do not ask him to travel. We decide ourselves and we ask the House for permission and to obtain funds, et cetera. You know, it is pretty basic. I do not think it is the right ...

The Chairman: There is no use making an issue on the point. If the Committee feels that I could simply ask the co-operation of the Minister, between him and the House, to provide us with the funds, we can change that. There is no problem. I just felt, let us face it, that he is the one who is going to say yes or no. If he wants to recommend he will and, if he does not, he will not, but if you want to make the changes, if it is agreeable ...

Mr. Watson: If he does not, we can still do it. That is the point I want to make.

Mr. Benjamin: The House can adopt our report.

The Chairman: Is it agreed that we change it just to ask co-operation from the Minister in providing the okay to travel? Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Hnatyshyn: Words in that general vein would be quite satisfactory to me.

The Chairman: Fine. Thank you, sir. All right. The first on the list is Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman. Pay as we go seems to be part of the new transport policy, and I am a little troubled with the relationship of this philosophy and the present record of our seaway system and our ports. I notice that over 50 per cent of surplus earned in ports comes from the Port of Vancouver. I notice that there is $201 million worth of deficit, if you accumulate National Harbours Board ports, $40 million worth of surplus against total cargoes of 147 million tons, and interest in arrears throughout the port system is $182 million. There seems to be a lack of equity and a lack of distribution of the capital capability of this country in our ports, and there seems to

[*Interpretation*]

Une voix: N'oubliez pas Churchill.

Le président: ... nous serions tout disposés à les accepter, mais j'ai pensé plutôt que d'être trop précis—on pourrait alors nous mettre des bâtons dans les roues—avoir carte blanche pour pouvoir étudier quelques problèmes que ce soit dans une région donnée lorsque nous serions sur place pourrait être utile. Monsieur Watson.

M. Watson: Oui, à cet égard, je ne comprends vraiment pas pourquoi nous devons demander la permission au ministre. Nous sommes un comité de la Chambre des communes et nous pouvons nous déplacer sans avoir à demander l'autorisation du ministre. Franchement, je ne vois pas pourquoi nous lui demandons, sauf peut-être pour l'inviter à nous aider dans la préparation de nos plans, mais nous n'avons certainement pas à lui demander de permission.

Une voix: Si nous ne demandons pas, comment saurons-nous?

M. Watson: Nous pouvons demander à la Chambre, mais pas au ministre.

Le président: Vous avez raison du point de vue technique, nous pourrions nous adresser à la Chambre, mais j'estime qu'après tout c'est le ministre qui décidera en dernier ressort et ...

M. Watson: Je pense qu'il est important que nous ne demandions pas la permission du ministre de voyager, car nous sommes indépendants du ministre et nous n'avons rien à lui demander. Nous décidons nous-mêmes et nous demandons l'autorisation de la Chambre, qui nous assure des crédits etc. C'est pour le principe. Je ne pense pas qu'il faille ...

Le président: Il ne sert à rien d'entamer une controverse là-dessus. Si le Comité estime que je devrais me contenter de demander au ministre de coopérer avec la Chambre et de nous fournir les crédits, nous pouvons modifier le texte. Cela ne pose pas de problème. Je pensais simplement que, après tout, c'est lui qui va dire oui ou non au bout du compte. S'il accepte nous partirons, s'il n'accepte pas, nous ne partirons pas, et si vous voulez changer cela, nous pouvons ...

M. Watson: S'il n'accepte pas, nous pouvons partir quand même. C'est cela que je veux vous faire comprendre.

M. Benjamin: La Chambre peut adopter notre rapport.

Le président: Est-il convenu que nous modifions la lettre pour demander la coopération du ministre dans notre déplacement? Cela vous convient-il?

Des voix: D'accord.

M. Hnatyshyn: Une formule de ce genre me conviendrait très bien.

Le président: Bien. Je vous remercie, monsieur. Le premier nom sur ma liste est celui de M. Huntington.

M. Huntington: Je vous remercie, monsieur le président. La nouvelle politique des transports semble être de payer au fur et à mesure, je ne vois pas comment ce principe se rattache à l'expérience passée que nous avons faite avec la Voie maritime et nos ports. Je remarque que plus de 50 p. 100 des revenus excédentaires des ports proviennent du port de Vancouver. Il y a un déficit total de 201 millions de dollars pour les ports relevant du Conseil des ports nationaux, 40 millions de dollars d'excédents pour un volume total de 147 millions de tonnes et 182 millions de dollars d'arriérés d'intérêts à payer. Il semble y avoir une inégalité dans la distribution des investissements dans les ports de

[*Texte*]

be a long range lack of planning in that—if I heard properly today—the seaway system is now limited pretty much to laker service, that the container transportation and general cargo has brought our ports such as Halifax and Montreal more into a position of prominence. What are we going to do? Are we going to continue to carry forward these deficits and these massive interest-in-arrears accounts on our harbour systems? Are we going to write off obsolete plant? Are we going to be damn careful what we spend in the future in the way of new plant? Are we going to try to put ports into a revenue position? Are we going to ask our ports, at least, to cover interest? Why is a port such as Vancouver, for instance, that earned $22 million surplus for the first time last year going behind $2 million in interest payments? Why is it joining the crowd? These are a few questions in the first round to which I would like answers.

Mr. Illing: Mr. Chairman. I think the questions are very relevant to my main topic today, national ports policy. It is because of some of these anomalies, some of these differences in approach, some of the lack of integration of planning and some degrees of inconsistency, perhaps, between the approach to financial matters relating to ports that the initiative has been taken to move towards a much more integrated approach, a more integrated planning. If the policy is accepted by Cabinet it will be proposed that there be a task force to examine, in very careful detail, the range of matters that you have raised. The points you have raised do substantiate the need for a more integrated approach to port administration, including the financial and planning aspects.

• 1635

As far as the cost recovery aspects are concerned, there obviously is a goal. We must try to achieve it, not only in the ports but in the Seaway system and in Marine Services. Marine Services are the marine components that have the greatest deficit annually on operating and maintenance costs. We are looking at ways to improve this situation. Of course, icebreaking traditionally has been provided free and so on.

Looking at the financial structuring and cost recovery of some of our ports, we have to be conscious of our competitive position relative to the U.S. The U.S. ports operate under different guidelines. For example, the Port of Seattle can collect tax revenue from the county in which it is situated. The U.S. Coast Guard provides free navigational aids and facilities.

In summary I will say that all the points are most valid. We hope they will be looked at in a more cohesive manner, but there are other elements to be considered, particularly the competitiveness vis-à-vis the U.S. ports.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, am I led to conclude that in part of the deliberations of this commitee we will have a special meeting on the financial aspects of policy and how the over-all transportation philosphy will fit our Seaway and port systems?

You mentioned the Port of Seattle. The Port of Seattle has some great advantages over the Port of Vancouver. One, it was a port brought about with a need to service an overseas war effort and it was capitalized on that basis. It was given some beautiful equipment that the Port of Vancouver does not have. The United States also belongs to the Ocean Conference. Canada does not because we do not

[*Interprétation*]

ce pays et la planification à long terme semble inadéquate dans la mesure où, si j'ai bien compris ce qui a été dit aujourd'hui, la Voie maritime se limite maintenant pratiquement aux navires desservant les lacs et le système des containers, plaçant en position forte des ports tels qu'Halifax et Montréal. Qu'allons-nous faire? Allons-nous continuer à encourir ces déficits et à payer ces arriérés massifs? Allons-nous liquider les installations désuètes? Allons-nous être plus prudents à l'avenir dans nos investissements? Allons-nous chercher à rendre les ports rentables? Allons-nous leur demander, au moins, de payer eux-mêmes leurs intérêts? Pourquoi un port comme Vancouver, qui a rapporté un excédent de 22 millions de dollars l'année dernière pour la première fois, a-t-il un retard de 2 millions dans ses paiements d'intérêt? Voilà quelques questions auxquelles j'aimerais avoir une réponse dans ce premier tour.

M. Illing: Monsieur le président, ces questions concernent de très près le sujet qui nous intéresse aujourd'hui, à savoir la politique dans le domaine des ports nationaux. C'est précisément ces anomalies, ces différences d'attitude, ce manque d'intégration de la planification et cette incohérence en matière financière qui font que l'on cherche à mettre au point une planification plus intégrée. Si cette politique est acceptée par le Cabinet, on créera un groupe de travail qui sera chargé d'examiner de façon très détaillée toutes les séries de questions que vous avez soulevées. Ce que vous avez dit montre bien la nécessité d'une administration des ports qui soit mieux intégrée, notamment dans le domaine financier et de la planification.

En ce qui concerne la rentabilité, il faut se fixer des objectifs. Il faut chercher à accroître la rentabilité, non seulement des ports mais également de la Voie maritime et des ports relevant des Services maritimes. Ce sont ces ports qui connaissent le plus gros déficit annuel dans leurs coûts de fonctionnement et d'entretien. Nous cherchons à améliorer cette situation. Bien sûr, traditionnellement, les services de brise-glace sont fournis gratuitement etc.

En examinant la structure financière, et la rentabilité de certains de nos ports, il nous faut veiller à rester compétitifs vis-à-vis des États-Unis. Les ports américains fonctionnent de façon différente. Par exemple, le port de Seattle perçoit des revenus fiscaux du comté dans lequel il est situé. Les grades-côtes américains fournissent gratuitement des services et des installations de navigation.

En résumé, je dirais que tous ces arguments sont parfaitement valides. Nous espérons que les problèmes seront examinés de façon plus cohérente mais il y a également d'autres éléments dont il faut tenir compte, et notamment notre compétitivité vis-à-vis des ports américains.

M. Huntington: Monsieur le président, faut-il conclure, que, dans le cadre des délibérations de ce comité, nous aurons une séance spéciale sur les aspects financiers de la politique dans le domaine des ports nationaux?

Vous avez mentionné le port de Seattle. Celui-ci a des avantages importants par rapport au port de Vancouver. D'une part, il a été équipé dans le cadre de l'effort de guerre outre-mer et il dispose de ce fait d'équipements excellents que n'a pas le port de Vancouver. Les États-Unis appartiennent également à la conférence océanique, ce qui n'est pas le cas du Canada, car nous n'avons pas de marine

[*Text*]

have a merchant marine. There are several advantages that the Port of Seattle has over Vancouver. As a Committee, we should be aware of these and do something about them.

One, a shipping line delivering containers or cargo to the Port of Seattle, within the ocean tariff, will deliver the cargo or the container to the ship at rest, whereas it will only deliver under the same ocean tariff, the cargo or the container to the ship's slings and the Canadian consumer pays the difference thereon. These are things at which we should look.

One of the great advantages the Port of Vancouver has over Seattle is our rail system. It is much more sophisticated, concentrated and efficient than the U.S. rail system. We can deliver container cargo to overland common points, into this Ontario market in 4 or 5 days. The same distance in the United States takes upwards of 22 days. But we are neutralizing that advantage by the service of our railroads servicing the Port of Seattle. The Canadian Pacific tells me they are only receiving container traffic for furtherance to an overland common point from truck at the Port of Vancouver. I think we should watch this advantage and not lose it in light of the advantages given to the Port of Seattle through the Ocean Conference.

Another point that should be on the records, so that it can be rebutted is the container destuffing clause which works to the detriment to shippers and receivers of goods in Vancouver and gives them an incentive to use the Port of Vancouver. These are things that should be on the agenda when discussing port policy.

• 1640

One matter that troubles me a little pertaining to the Scott Report is that it appears that small harbours are still left under the Department of the Environment. I think this is a serious mistake because of technological changes; the increase in size of fishing vessels, their horsepower and gear. If we are going to co-ordinate and interrelate harbour policy perhaps the small harbours should come under the structure presented in the highlight summary. We should give very serious consideration to leaving small harbours under the Department of the Environment as it really seems to change in image and function from minister to minister. I would like to have your comment on this.

The Chairman: Mr. Illing.

Mr. Illing: Mr. Chairman, it is rather difficult for me to comment on your last point. Less than three years ago, there was an agreed transfer between the Minister of Transport and the Department of the Environment of a substantial number of small harbours associated both exclusively with fishing and with recreational activity. There are still a number of harbours where the predominant activity is commercial but which also have fishing and marina activity administered by the ministry. This will continue to be so. This matter of port harbour administration is a topic that Mr. Marchand has discussed with Mr. LeBlanc. I do not think there is anything more I can say.

[*Interpretation*]

marchande. Le port de Seattle présente divers avantages vis-à-vis de Vancouver. Le Comité devrait en prendre conscience et agir.

Notamment, une compagnie de transport livre des conteneurs ou du fret au port de Seattle, en appliquant le tarif océanique, livrera sa marchandise à bord du cargo, pour le même prix, tandis qu'à Vancouver la marchandise ne se rend que jusqu'à quai, le consommateur canadien devant payer le chargement lui-même. Ce sont là des choses sur lesquelles nous devrions nous pencher.

Le grand avantage du port de Vancouver, par rapport à Seattle, est notre système ferroviaire. Il est beaucoup plus moderne, plus concentré et efficace que le réseau ferroviaire américain. Nous pouvons acheminer les marchandises vers l'intérieur des terres, jusque dans l'Ontario, en 4 ou 5 jours. Il faut 22 jours aux États-Unis pour parcourir la même distance. Mais nous neutralisons cet avantage par le fait que nos chemins de fer desservent le port de Seattle. Le Canadien Pacifique me dit qu'il ne prend en charge que des conteneurs qui sont acheminés jusque à un point commun, desservi également par camion, au port de Vancouver. Je pense que nous ne devrions pas abandonner ce genre d'avantages, étant donné ceux qui sont conférés au port de Seattle par la conférence océanique.

Un autre point que j'aimerais exposer également, afin qu'il puisse être réfuté, est que certaines dispositions régissant le trafic de conteneurs sont au détriment des transporteurs de Vancouver, et les incitent à passer plutôt par un autre port. Celles-ci sont des questions qu'on devrait mettre à l'ordre du jour quand on discute de la politique des ports.

Une question qui m'inquiète un peu au sujet du rapport Scott est le fait qu'il semble que les ports pour petites embarcations relèvent toujours du ministère de l'Environnement. Je crois que ceci est une erreur grave à cause des changements technologiques; la taille croissante de nos navires de pêche, leur puissance et leurs équipements. Si on veut vraiment coordonner et intégrer notre politique des ports, peut-être que les petits ports devraient être inclus dans la structure présentée dans le résumé de ce rapport. On devrait étudier sérieusement la possibilité de laisser au ministère de l'Environnement ces petits ports, car les fonctions et l'image de ce ministère changent d'un ministre à l'autre. J'aimerais avoir vos observations sur ceci.

Le président: Monsieur Illing.

M. Illing: Monsieur le président, il m'est très difficile de faire une observation sur votre dernière question. Il n'y a pas tout à fait trois ans, un accord de transfert a été signé entre le ministre des Transports et le ministère de l'Environnement concernant le transfert d'un nombre important de petits ports utilisés exclusivement pour la pêche et pour les loisirs. Il existe toujours certains ports commerciaux qui ont aussi des activités de pêche et de marina qui sont administrés par le ministère. Cette situation existera toujours. La question de l'administration des ports et des havres a fait l'objet de discussions entre M. Marchand et M. LeBlanc. Il n'est rien que je pourrais ajouter.

[*Texte*]

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I suggest it is something that should remain on the agenda.

When will the Scott Report be tabled to Parliament and to this Committee?

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: Mr. Chairman, it is my understanding that the summary of the document was actually tabled in the House of Commons.

Mr. Huntington: Yes, but the summary is one thing and the document is another. The summary does not answer many of the questions we are being asked by harbours commissions and people that use the ports. They have been persistently asking when the report will be tabled because it does continue on from the Devos-Cavey-Manning Report. It is a very important study and more important now that we are looking into an over-all transportation policy.

Mr. Illing: The Devos-Cavey-Manning Report was certainly one of the documents reviewed during the process of the study, but essentially it was a new report. The submissions to the National Ports Council were all reviewed, as were provincial submissions and so on. These are all reflected and identified within the full report.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I move that this Committee request the Minister to table the Scott Report to the House of Commons before recess.

Mr. Hnatyshyn: It seems like a reasonable request.

Mr. Davey: Mr. Chairman, the question of ports policy is now receiving attention from cabinet. It is within the cabinet process. I believe the Minister's intention was that when it completed the cabinet process, he would make a statement on ports policy and probably at that time, table the actual Scott Report. I believe this is actually in the process of being considered.

Mr. Huntington: I suggest, Mr. Chairman, that a prod from this Committee might allow us to take the report home with us and study it before we reconvene. This would save this Committee a lot of time in the fall.

• 1645

The Chairman: I could verify it to make sure that the report has been completed, but if the report has not been completed, that would be impossible. If the report has been completed, then I could find out for the Committee whether the report is available and can be distributed to the members of the Committee.

Mr. Forrestall: We would sooner have the authority of the Committee asking for it because the Minister is not going to let us have it. He will not let us look at it and he will not let us answer those questions which are coming to us from our people at home. We have a motion in front of the Committee and I would like to see it dealt with.

This inaccessibility of information has been one of the most frustrating experiences that anybody that lives in or around, or has any responsibilities for or the national ports have had to experience. The summary could have been written by anyone in 20 minutes. But the working papers, the principal documents are extraordinarily valuable and it would shorten our work significantly, if we could have access to them.

[*Interprétation*]

M. Huntington: Monsieur le président, je propose que cette question devrait rester à l'ordre du jour.

Quand le rapport Scott sera-t-il déposé au Parlement et devant ce Comité?

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Monsieur le président, à ma connaissance, le résumé de ce document a été déposé à la Chambre des communes.

M. Huntington: Oui, mais le résumé et le rapport même sont deux choses. Le résumé ne répond pas à plusieurs questions qui ont été posées par les commissions des ports et les utilisateurs des ports. Ils nous demandent constamment quand ce rapport sera déposé parce que ce rapport découle du rapport Devos-Cavey-Manning. C'est une étude très importante et devient de plus en plus importante lorsque nous étudions une politique des transports globale.

M. Illing: Le rapport Devos-Cavey-Manning, évidemment, était un des documents qu'on a revisés en cours de notre enquête, mais, essentiellement, c'était un nouveau rapport. Les soumissions au Conseil national des ports ont toutes été revues, comme était le cas pour les mémoires provinciaux et tout autre document connexe. Le rapport final reflète et identifie tous ces autres documents.

M. Huntington: Monsieur le président, je propose que ce Comité demande au Ministre de déposer le rapport Scott à la Chambre des communes avant l'ajournement.

M. Hnatyshyn: Cela me semble raisonnable.

M. Davey: Monsieur le président, cette question de politique des ports est actuellement à l'étude au cabinet. Le cabinet en discute actuellement. Je crois que le Ministre avait l'intention de faire une déclaration sur la politique des ports et en même temps déposer le rapport Scott, aussitôt que le cabinet eût terminé son étude de ce rapport. Je crois que ceci est son intention actuelle.

M. Huntington: Je propose, monsieur le président, qu'une poussée de la part de ce Comité nous permettrait peut-être d'apporter ce rapport chez nous et de l'étudier avant que le Parlement reprenne. De cette façon, ce Comité pourrait épargner beaucoup de temps à l'automne.

Le président: Je pourrai vérifier si le rapport est terminé. Si tel est le cas, j'essaierai de savoir s'il pourrait être distribué aux membres du Comité.

M. Forrestall: Nous préférerions en effet que ce soit le président du Comité qui le demande car, si nous le faisons personnellement, le ministre ne nous le donnera pas. Il ne nous le laissera même pas examiner, ce qui nous empêchera de répondre aux questions que nous poseront nos électeurs. Étant donné qu'une motion a été déposée, j'aimerais que l'on s'en occupe maintenant.

Je pourrais préciser que l'une des difficultés les plus graves auxquelles ont dû et doivent faire face les personnes qui s'intéressent aux problèmes des ports nationaux ou qui ont des responsabilités dans ce domaine est venue de cette impossibilité d'avoir accès aux informations pertinentes. On aurait pu produire un résumé de ce rapport en vingt minutes mais il est évident que notre travail serait grandement facilité si nous pouvions avoir accès aux documents de travail et aux textes principaux.

[*Text*]

Mr. Hnatyshyn: I think we should pass the motion.

The Chairman: Well, the motion would have to be presented in writing and, as the information was given, if the documentation is still before Cabinet, then whether the motion will have any effect or not remains to be seen. If you would like to present the motion, then, by all means, do so.

Mr. Huntington: Well, I would like to present the motion, Mr. Chairman. I have been to the Minister three times and the last time I was there he told me that he could have it through Cabinet and could have it tabled before recess. I would like to be able to go back to my riding and to the Port of Vancouver with the report, so that the next two months will not be wasted. It is a report that will require much study and many meetings with the interested parties in the port.

The Chairman: If I may interrupt, unfortunately I have to be in the House at 5.00 p.m., so with the consent of the Committee I will turn the Chair over to my Vice-Chairman, Mr. Paul McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, could someone else take the Chair because I would like to support Thunder Bay as the major port in the country or as one of the major ports in the country.

The Chairman: Mr. McRae, you take the Chair. I am sure that you could ask some questions. You have the power of the Chair, Mr. McRae.

The Vice-Chairman: Mr. De Bané, on a point of order.

Mr. De Bané: A motion to have officials of the Department transmit a document made under the authority of the Minister is out of order because that request has to be put to the Minister himself. The officials are certainly not allowed to transmit any documents without the authority of the Minister, so I think such a motion should be declared out of order.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: On a point of order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not think our colleague was requesting these officials to present or table that report. I think all he is attempting to do is to have the Committee adopt a motion requesting the Minister to provide the Committee with the report; table it in the House or whatever way he chooses. That is all we are doing. If the Minister chooses not to, that is his prerogative. We are not asking the persons who are present to make that report available, we would not be so presumptuous. We are only asking that the report be made available to this Committee during the recess. Then the ball is in the Minister's court, He may choose to give it to us or not. That is up to him.

[*Interpretation*]

M. Hnatyshyn: Je pense que nous devrions adopter la motion.

Le président: Je dois tout d'abord vous dire que cette motion devra m'être présentée par écrit. En outre, si ces documents sont toujours en possession du Cabinet, il n'est pas du tout certain que la motion aura un effet quelconque. Quoi qu'il en soit, vous avez parfaitement le droit de la présenter.

M. Huntington: C'est ce que j'aimerais faire, monsieur le président. J'ai discuté trois fois de cette question avec le ministre, et, la dernière fois, il m'a dit que le Cabinet en aurait bientôt terminé et que ces documents pourraient être déposés avant l'intersession. J'aimerais donc pouvoir rentrer dans ma circonscription et me présenter aux électeurs du Port de Vancouver avec ce rapport, ce qui m'évitera de perdre mon temps pendant les deux prochains mois. En effet, c'est un rapport qui devra être analysé en détail, dans le cadre de nombreuses réunions, avec toutes les parties intéressées.

Le président: Si vous me permettez de vous interrompre, je dois vous dire que ma présence est requise en Chambre à 17 h. 00 et, avec votre consentement, je donnerai maintenant ma place au vice-président, M. Paul McRae.

M. McRae: Monsieur le président, quelqu'un d'autre pourrait-il occuper la présidence, car j'aimerais faire quelques remarques au sujet de Thunder Bay, que je considère comme étant l'un des principaux ports du pays.

Le président: Non, monsieur McRae, vous êtes le vice-président. De toute façon, cela ne vous empêchera pas de poser des questions.

Le vice-président: Monsieur De Bané, pour un rappel au Règlement.

M. De Bané: Monsieur le président, il me semble qu'il n'est pas réglementaire de déposer une motion destinée à demander aux hauts fonctionnaires d'un ministère de transmettre un document élaboré sous l'autorité du ministre, car cette demande doit être présentée au ministre lui-même. En effet, les hauts fonctionnaires ne sont pas autorisés à transmettre ce type de document sans l'autorisation expresse du ministre. La motion devrait donc être rejetée.

M. Benjamin: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, notre collègue ne demandait pas à ce que ces hauts fonctionnaires présentent ou déposent ce rapport. En effet, sa motion est simplement destinée à demander au ministre de transmettre ce rapport aux membres du Comité, soit personnellement, soit pas l'intermédiaire du dépôt en Chambre. C'est là le seul objectif de cette motion. Si le ministre refuse d'y accéder, il en aura parfaitement le droit. Il est donc bien évident que nous n'avons pas la présomption de demander aux témoins d'aujourd'hui de nous transmettre ce rapport. Nous demandons simplement à ce qu'il nous soit transmis pendant l'intersession. La balle se trouvera alors dans le camp du ministre et ce sera à lui de prendre une décision.

[*Texte*]

The Vice-Chairman: Mr. Fleming.

• 1650

Mr. Fleming: On the same point of order, it would seem to me that if we are going to act responsibly as a Committee, we should not be requesting something if we do not know whether it is feasible, possible and available. To make a request without that knowledge seems to me to be very irresponsible. There is a decision. If we know for a fact that it is through Cabinet, that it is prepared and sitting there, I have some sympathy for it coming out. But we have some instruction that it is not, and it would be foolish for this Committee to demand something and have a little political thing to wave around when, in fact, the thing is not available.

The Vice-Chairman: Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I want to support the motion in the sense that I understand it to be one merely requesting that this action take place. There is no mandatory aspect to it, and the Minister can take it for what it is worth. It seems to me it is a request from this Committee indicating that we accept the challenge placed before us at the first sittings we attended when he brought this new policy to us. At that time I understood him to say that we were to join in with him in the investigation and consideration of over-all policy.

It seems to me that unless we have the report, in this particular area we are really going to be at somewhat of a disadvantage and we will not be in a position really to give meaningful consideration. So I think it is a most reasonable request and a most reasonable motion. I would think that each individual member of this Committee would be more than willing to support it in order to have this document so we can read it over the summer months.

The Vice-Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, in my limited knowledge I would think that the motion is technically in order, but I would agree with Mr. Fleming that it is premature at this time since we do not know at what state the report is at, whether it is actually completed. I would rather see this Committee request from the Minister a status report and get our facts straight before we entertain any such motion.

The Vice-Chairman: I have a motion, and I believe the motion is in order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question.

The Vice-Chairman: Do you want to put a question, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes.

The Vice-Chairman: Is it on the point of order or on the motion?

Mr. Benjamin: The status of the report is hardly relevant. My first question to my friend over here is, how do we get a summary of the report if it is not ready? Secondly, some of the data that were on that screen today are in the report.

[*Interprétation*]

Le vice-président: Monsieur Fleming.

M. Fleming: Sur le même sujet, monsieur le président, je dois dire que si nous voulons agir de manière responsable, nous ne devrions pas présenter ce genre de demande sans savoir s'il est possible au ministre de nous donner le rapport. Agir autrement me paraîtrait tout à fait irresponsable. S'il est prouvé que ce rapport est actuellement monopolisé par le Cabinet, je suis tout à fait disposé à tenter de l'en faire sortir. Cependant, certaines indications nous permettent de croire que cela n'est pas le cas et le Comité ne devrait pas alors faire ce genre de demande, qui n'aboutirait en fait qu'à une simple manœuvre politique.

Le vice-président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, je voudrais appuyer cette motion dans la mesure où elle ne constitue qu'une demande, à laquelle le ministre pourra fort bien ne pas accéder, si tel est son jugement. En fait, cette demande reflète simplement le défi qui a été lancé au Comité, lorsque cette nouvelle politique lui a été présentée, pendant les premières réunions. En effet, si je ne me trompe, le ministre avait alors affirmé qu'il attendait notre participation étroite pour l'analyse de cette politique générale.

Si nous ne disposons pas de ce rapport, il me semble que nous serons quelque peu désavantagés et que nous ne serons pas en mesure d'analyser cette politique de manière adéquate. Je pense donc que cette demande est tout à fait raisonnable. J'espère que tous les membres du Comité seront disposés à appuyer la motion, car il importe que nous ayons tous la possibilité d'analyser ce document pendant les mois d'été.

Le vice-président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, mes connaissances en la matière sont certainement limitées mais je pense que cette motion est techniquement recevable; cependant, je crois, comme M. Fleming, que la motion est quelque peu prématurée, puisque nous ne savons pas encore si ce rapport est terminé. En conséquence, je préférerais que le Comité demande au ministre qu'il lui dise où en est la situation dans ce domaine, avant d'avoir à voter sur ce genre de motion.

Le vice-président: Une motion m'a été présentée et je pense qu'elle est réglementaire.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser une question.

Le vice-président: Vous voulez poser une question?

M. Benjamin: Oui.

Le vice-président: Au sujet du rappel au Règlement ou de la motion?

M. Benjamin: Je ne pense pas qu'il nous importe de savoir où en est ce rapport. En effet, ce qui compte c'est de savoir comment nous pouvons obtenir un résumé du rapport, s'il n'est pas encore prêt. En outre, certaines des données qui nous ont été fournies aujourd'hui figurent dans ce rapport.

[*Text*]

Is this Committee going to operate as a committee, or is it just going to turn down legitimate and proper requests? Whether or not the government or the Minister complies with those requests is up to them. This is purely a request for a copy of a report. That is all, and I do not think anything else should be read into it. The quicker the members of the Committee can get it the better. If we can get it tomorrow, fine, or perhaps we will not get it till November. That is not the point. All we have to do is pass a motion requesting a copy of a report. That is all.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Chairman, on a point of order.

The Vice-Chairman: Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I think Mr. Benjamin's point is well taken. The report, as I understand it, is still before Cabinet. It certainly is not in order for us to request a report . . .

Mr. Benjamin: We can request anything we want. Whether we get it or not is another thing.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Chairman, could you read the motion again?

The Vice-Chairman: I will read the motion again:

> Moved by Mr. Huntington, seconded by Mr. Forrestall, that the Transportation Committee request the Minister of Transport to table the Scott Report in the House of Commons before recess.

Mr. Fleming is next, then Mr. Horner and Mr. Forrestall.

Mr. Fleming: In response to Mr. Benjamin to explain—how can you have a summary without a completed report? That is very easy if it is a very lengthly and complicated report with charts, printing problems, and all sorts of things that have to be done. To simply say presto, produce tomorrow copies of this report for distribution—that is just not reasonable.

I take the word of the officials. Maybe you do not. But if the officials say it is not completed and through Cabinet, I take their word. Therefore I find the motion senseless, that is all.

The Vice-Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: I think we should clear up the issue. As I understood the officials, the report is completed. Whether it is through Cabinet or not—they may be quite correct in saying it is not through Cabinet. But this motion does not suggest that it be turned over to the Committee or to Committee members before it is through Cabinet. It says quite clearly before the House recesses for the summer.

An hon. Member: When is that?

• 1655

Mr. Horner: When will that be? It could be next week; it could be the week after next. I like my air-conditioned office. I do not mind how long I stay here but this motion clearly says:

[*Interpretation*]

Le problème est de savoir si le Comité a l'intention d'agir de manière responsable ou s'il va se contenter de refuser une demande tout à fait légitime. Par contre, il reviendra au gouvernement ou au ministre de décider s'ils veulent accéder à notre demande ou non. La motion ne vise qu'à présenter une demande pour que nous obtenions un exemplaire d'un rapport et ne signifie rien d'autre. Plus vite les membres du Comité pourront l'obtenir, mieux cela vaudra. Il serait évidemment parfait que nous puissions l'obtenir demain mais peut-être devrons-nous attendre novembre. Cependant, cela n'a rien à voir avec la motion, qui ne vise qu'à demander que nous soit transmis un rapport.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le vice-président: Monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): La remarque de M. Benjamin me paraît tout à fait pertinente. Si je ne me trompe, ce rapport est toujours en possession du Cabinet. Dans ce cas, il ne me paraît pas réglementaire de demander . . .

M. Benjamin: Nous pouvons demander tout ce que nous voulons. Que notre demande soit satisfaite ou non, c'est tout à fait autre chose.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le président, pourriez-vous relire la motion?

Le vice-président: La voici:

> Il est proposé, par M. Huntington, appuyé par M. Forrestall, que le comité des transports demande au ministre des Transports de déposer le rapport Scott à la Chambre des communes, avant l'intersession.

M. Fleming a la parole, puis M. Horner et M. Forrestall.

M. Fleming: M. Benjamin a dit que le problème était de savoir comment nous pourrions obtenir un résumé du rapport. Cela serait très facile si le rapport n'était pas très long, détaillé et accompagné de graphiques, de tableaux etc.. Cependant, il n'est manifestement pas raisonnable de demander à ce que le rapport soit photocopié dès demain matin pour nous en donner des exemplaires.

Peut-être ne croyez-vous pas ce que vous ont dit les hauts fonctionnaires, mais ce n'est pas mon cas. S'ils nous ont dit que le rapport n'est pas prêt, je ne vois pas pourquoi je ne devrais pas les croire. En conséquence, je trouve cette motion tout à fait inutile.

Le vice-président: Monsieur Horner.

M. Horner: Je crois qu'il convient maintenant d'apporter certaines précisions. Si j'ai bien compris les hauts fonctionnaires, ce rapport est terminé. Ils ont peut-être parfaitement raison de dire également que ce rapport n'est pas en possession du Cabinet. Cependant, notre motion n'a pas pour objet de demander à ce que le rapport soit transmis aux membres du Comité avant d'être transmis au Cabinet. Elle affirme tout simplement que le rapport devrait être déposé en Chambre avant les vacances d'été.

Une voix: Qui commenceront quand?

M. Horner: Peut-être la semaine prochaine, peut-être la semaine suivante. Je n'en sais rien, et de toute façon cela ne m'inquiète pas beaucoup, j'aime bien mon bureau qui est climatisé. De toute façon, la motion porte bien les mots:

[*Texte*]

before the house recesses.

It does not say before it is through Cabinet. It may well be through Cabinet and there may still be ample time to give it to these members so, you are jumping to conclusions when you assume that it will not be through Cabinet before the House recesses. I think by the manner in which the officials have dealt with the report before the Committee today and with the summary being readily available, it is very, very close to being through Cabinet. This may all happen, this idea that the Committee is to operate in the dark. I am quite amazed that the Liberal members support that concept. I do not think there is anything to hide. One thing we can say about this whole study of transportation; rail, air and ports is that the Ministry has been very co-operative in giving us all kinds of material to read and study and I do not think they would in any way object to this.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I want to direct myself to whether or not the motion is in order. I do not think there is anything wrong with the motion or that there will be any difficulty in adopting it once it is proper for the Minister to release it. What we want is consent and I think this Committee has the responsibility to seek that, seek the working papers; not necessarily all of the related documents. I think there are some documents which should perhaps remain confidential in connection with this, documents which put both opinions with respect to various material contained in the principal report. I am very interested in the development of some form of a rationalized port organization for Canada. I do not want to do it in the dark and I do not want to do it from one side of several points involving the question. It is too important. The direction of the ports, the proliferation of them, the role they have to play in Canada is too important for this Committee—and we are all laymen—to have in front of it one point of view. The report, hopefully sets forth the options with respect to direction. If we only have one direction as lay people, inexperienced people, we are going to find it very, very difficult to bring any meaningful discussion to bear on the final conclusion. I would urge my colleagues on the other side of the table to give this motion very, very serious consideration because the principle imbedded in it is very important. We all know, as laymen, and those of us who live in ports and are involved with the day to day port activities and port problems know darn well that there is a very, very strong division of opinion within the Ministry with respect to the direction of port development. Before I make up my mind as to which direction we are going to take, I want to get those opinions. I want to know what those options are. I do not want to be led around by the nose. If the Ministry wants to do this alone, let them do it alone but, give us access to all of the information relating to the development of port principles and port directions. I think we need all of the information and this is one of the ways of getting it. The Minister has indicated in a private way to all of us who are concerned that he would make this documentation available and I do not see anything wrong with that. Indeed, quite the opposite. I think it is urgent and very necessary that we formally ask the Minister to make this information available to the House. I urge you to not just casually reject this because once the Minister says no, we are not going to have access to that information. You are

[*Interprétation*]

«avant l'ajournement de la session».

Elle ne porte donc pas les mots: «avant qu'il n'ait été soumis au Cabinet». Il se peut que le Cabinet ait déjà ce rapport en sa possession et vous tirez donc des conclusions tout à fait prématurées lorsque vous supposez que le rapport ne pourra pas être soumis au Cabinet avant l'ajournement. Si j'ai bien compris ce que nous ont dit les hauts fonctionnaires, aujourd'hui, au sujet du rapport et du résumé lui-même, je pense que ce document devrait très bientôt être soumis au Cabinet. Quoi qu'il en soit, l'intention des autorités est peut-être de nous tenir dans la plus totale ignorance. Je suis très étonné de voir les députés libéraux approuver ce genre de principe. Pour ma part, je ne vois pas ce qu'il y a à cacher. Il reste néanmoins évident que le ministère a fait preuve d'une excellente collaboration, au sujet de l'analyse de ces problèmes de transport, en nous donnant toutes sortes d'informations et de documents à lire ou à analyser. Je ne vois donc pas pourquoi il s'opposerait maintenant à nous transmettre ce rapport.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Ce qui m'intéresse, c'est de savoir si cette motion est réglementaire. Pour ma part, je n'y vois rien d'erroné et je n'aurais aucune difficulté à l'adopter, s'il était normal que le ministre publie ce rapport. D'autre part, je conviens que le Comité a la responsabilité d'essayer d'obtenir certains documents de travail, ce qui ne signifie peut-être pas qu'il ait celle d'essayer d'obtenir toutes sortes de documents. En effet, il en est certains qui doivent sans doute rester confidentiels, puisqu'ils comportent certainement des opinions diverses au sujet d'une foule de problèmes. Quoi qu'il en soit, mon objectif est d'essayer de parvenir à l'élaboration d'une politique rationnelle pour les ports canadiens. Cela dit, je ne pense pas pouvoir y parvenir dans l'ignorance des divers aspects du problème. Il convient donc que nous soyons totalement informés des divers sujets pertinents, c'est-à-dire de l'avenir des ports canadiens, de leur multiplication, de leur rôle, etc. Je pourrais d'ailleurs préciser que nous sommes tous des profanes en la matière. Ce rapport, je l'espère, proposera diverses solutions quant à l'avenir des ports canadiens. Si nous n'avons pas connaissance de ces diverses possibilités, nous aurons beaucoup de mal à discuter de manière adéquate pour parvenir à une conclusion valable. Je demanderais donc à mes collègues de l'autre côté de la table d'accorder la plus grande considération à cette motion, qui est basée sur un principe fondamental. En outre, si nous sommes tous des profanes, nous sommes cependant au courant de certains des problèmes quotidiens que suscite l'activité des ports canadiens et nous savons parfaitement bien qu'il existe une différence d'opinion très nette sur ce sujet, au sein même du ministère. J'aimerais donc avoir entière connaissance de ces diverses opinions avant de parvenir à une conclusion quelconque. Je ne tiens pas à me faire mener par le bout du nez et c'est pourquoi je pense que le ministère devrait nous donner accès à toutes les informations dont il dispose à ce sujet. Cette motion constitue l'un des moyens par lesquels nous pourrons obtenir cet accès. Je pourrais d'ailleurs préciser que le ministre a signalé, à certains d'entre nous, en privé, que ces divers documents seraient mis à leur disposition, ce qui me paraît tout à fait normal. Je pense donc qu'il est urgent et nécessaire de demander officiellement au ministre de mettre ces documents à la disposition de la Chambre des communes. Je vous demanderais très sérieusement de ne pas rejeter cette motion à la légère car, dans ce cas, il nous serait totalement

[*Text*]

going to have people like Mr. Forrestall forcing people to tell me what the other side of the question is. But why are we going this way when there are these other alternatives? This stuff will come to us; it will take a hell of a lot of time that is not necessary. Most of us, in fact all of us could sit down and go through this documentation to have a much better idea of where we are going and, indeed, where we should be going. It may very well be that the summary does contain the basic direction, but I do not want to go in that basic direction until I know why there is a strong opinion with respect to it and an answer, for example, to the question of who in hell is going to pay for this once we extend autonomy to local regions and local authorities. There is just too much information that is not contained in this that we should have access to and that we should have legitimate access to. I am not talking about the related departmental and interdepartmental documents, memoranda and notes, that is private stuff when somebody had to make a basic judgment, but I would like to have the basic material on which opinions came forward which resulted in the Minister's position to date with respect to the development of a ports council, and I urge you to think seriously about it.

• 1700

There is nothing difficult in this motion. It is simply a straightforward one. It does not ask the Minister to do something outside of the propriety of that document and it is working its way through the thing. If it is impossible to do it, the Minister simply has to say no. But I want people in the Department to know that we want this information and we are going to continue to insist that we have it.

The Chairman: I have four other members who have indicated they want to speak on the motion, since the motion has been ruled in order: Mr. Watson, Mr. Collenette, Mr. Lee and Mr. Hnatyshyn, in that order. Mr. Watson.

Mr. Watson: We all agree that we want to see this report. It is just that some of our members objected to the wording of the motion. As long as we can get some sort of a motion through wherein we will indicate to the Minister that we want to see this report as soon as possible, surely everyone could agree to that. We are agreed on this side.

An hon. Member: Sure. All right?

The Chairman: Mr. Collenette, you have an amendment?

Mr. Collenette: Mr. Chairman, despite the eloquent proceedings of my colleagues on the other side, I agree with Mr. Watson wholeheartedly. I would propose an amendment to the effect that the Committee request the Minister of Transport to table the Scott Committee report in the House of Commons at the earliest opportunity.

The Vice-Chairman: Will you read the motion again?

Mr. Collenette: That this Committee request the Minister of Transport to table the Scott Committee report in the House of Commons at the earliest opportunity.

[*Interpretation*]

impossible d'avoir accès aux informations pertinentes. Étant donné qu'il existe diverses opinions, diverses solutions, nous devrons finalement en avoir connaissance. Je ne vois donc pas pourquoi nous devrions perdre beaucoup de temps à essayer d'obtenir ces informations, qui seront pour nous tout à fait fondamentales. Il se peut fort bien que le résumé contienne une sorte d'option fondamentale, mais j'aimerais connaître les raisons pour lesquelles cette option a été proposée et savoir, par exemple, qui fera les frais de l'autonomie supplémentaire accordée aux régions et aux pouvoirs locaux. Il est impossible que nous parvenions à une décision si nous n'avons pas connaissance de toutes ces informations, qui sont tout à fait fondamentales et auxquelles nous devrions avoir légitimement accès. Je ne veux pas parler ici des documents ministériels, des mémoires internes, etc., car il s'agit là de documents privés; cependant, j'aimerais avoir accès à toutes les informations fondamentales ayant permis à certaines personnes de se faire certaines opinions et ayant abouti à la position actuelle du ministre concernant la création d'un conseil des ports; je vous demanderais donc de penser très sérieusement à tout cela.

Je pourrais ajouter que cette motion ne présente pour moi aucune difficulté et qu'elle est rédigée d'une manière très simple. Elle ne demande pas au ministre de prendre des mesures ne correspondant pas à ses pouvoirs propres. Par contre, si le ministre ne veut pas accéder à notre demande, il aura toute latitude pour prendre une telle décision. Je tiens cependant à ce que tous les membres du ministère sachent que nous voulons obtenir ces informations et que nous continuerons à essayer de les obtenir.

Le président: Étant donné que la motion a été jugée réglementaire, j'ai 4 noms sur ma liste: M. Watson, M. Collenette, M. Lee et M. Hnatyshyn. Monsieur Watson.

M. Watson: Nous sommes tous d'accord pour affirmer que nous devrions avoir connaissance de ce rapport. Cependant, certains de nos membres pensent que les termes employés dans cette motion ne sont pas adéquats. Notre parti est donc tout à fait d'accord pour adopter une motion dont l'objectif serait d'indiquer au ministre que nous voudrions voir ce rapport le plus vite possible.

Une voix: Tout à fait d'accord.

Le président: Monsieur Collenette, voudriez-vous proposer un amendement?

M. Collenette: Monsieur le président, malgré toute l'éloquence dont ont fait preuve mes collègues de l'autre bord, je dois dire que je suis tout à fait d'accord avec M. Watson. J'aimerais donc proposer un amendement destiné à demander au ministre des Transports qu'il dépose le rapport du Comité Scott devant la Chambre des communes dès que cela lui sera possible.

Le vice-président: Voudriez-vous lire votre motion?

M. Collenette: Que le Comité demande au ministre des Transports de déposer le rapport du Comité Scott devant la Chambre des communes dès que cela lui sera possible.

[*Texte*]

Mr. Huntington: That is another motion.

The Vice-Chairman: Is that a motion or an amendment?

Mr. Collenette: I want to amend the original motion. If that is out of order, I want to amend the time period that is in the original motion, which is "before the House adjourns". All I would say is "at the earliest opportunity". Strike those three or four words and put "at the earliest opportunity".

The Vice-Chairman: In other words, we have a motion which would change the words "before recess" to "at the earliest opportunity".

Mr. Huntington: I would like to speak to the amendment.

The Vice-Chairman: Mr. Huntington on the amendment.

Mr. Huntington: The amendment, Mr. Chairman, changes the intent of my original motion. I thought the comment was made fairly clearly and is on the record that it is important that we have the Scott report before we recess. This amendment changes the intent of the original motion and therefore I think it is out of order. It is vague and . . .

The Vice-Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: This is why. This just leaves open the door in case the document is not through Cabinet, if there are physical problems in tabling the document. We may adjourn tomorrow and I would hate to see the Minister of Transport held to a motion at this time which he could in no way effect.

Mr. Huntington: He can say no.

The Vice-Chairman: We are dealing with the amendment now. I wonder if we can keep the comments on the amendment. Mr. Hnatyshyn on the amendment.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I suggest that the problem with the amendment is that it is imprecise. There are no terms of reference. It is like saying "in due course". There is no time frame. When you suggest, if you look at that, "in due course" or "at the earliest convenience", at whose convenience? I think it is impossible to put that kind of an amendment forward unless we know what we are talking about.

An hon. Member: In legal language.

• 1705

Mr. Hnatyshyn: That is right. I think legal language should be used. I really think, by accepting that particular amendment, it would have the effect of simply saying, "Goodbye report forever", because there is just no time frame. But anyhow, those are just a few ideas; just a point of view. I want to ask a couple of questions about this amendment and also through you, Mr. Chairman, of Mr. Davey. I understand that the matter is before Cabinet now and I can only assume that it is there for one of two reasons: one, that they are simply looking at it as a document; two, that they are considering a general policy covering the port situation in Canada. What is the context within which the Cabinet is looking at this report? Is this part of the over-all transportation policy the Minister spoke to us about and for which he wanted our input before a final policy was announced? Could Mr. Davey answer those two questions and put it in perspective?

[*Interprétation*]

M. Huntington: Il s'agit d'une toute autre motion.

Le vice-président: Est-ce une motion ou un amendement?

M. Collenette: Il s'agit d'un amendement à la motion d'origine. Si l'amendement n'était pas réglementaire, quelqu'un pourrait peut-être proposer quelque chose dans le but pur et simple de remplacer l'expression: «avant l'ajournement de la session» par l'expression «dès que possible».

Le vice-président: Donc, si j'ai bien compris, votre motion est destinée à remplacer les mots «avant l'ajournement de la session» par les mots «dès que possible»?

M. Huntington: J'aimerais faire quelques remarques au sujet de l'amendement.

Le vice-président: Monsieur Huntington.

M. Huntington: Monsieur le président, cet amendement modifie totalement l'intention de ma motion. En effet, je pensais avoir clairement expliqué qu'il est important que nous disposions du rapport Scott avant l'ajournement. Cet amendement modifiant l'intention de la motion d'origine, je pense qu'il n'est pas réglementaire. En outre, il s'agit d'un amendement très vague et . . .

Le vice-président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Cependant, si ce document n'avait pas encore été soumis au Cabinet ou s'il y avait certains problèmes à ce qu'il soit déposé en Chambre, le ministre aura quand même certaines possibilités. Si la Chambre devait ajourner dès demain, le ministre des Transports ne pourrait manifestement pas accéder à la demande présentée par votre motion, même s'il en avait envie.

M. Huntington: Il pourrait toujours dire non.

Le vice-président: Je voudrais vous rappeler que vos remarques doivent maintenant porter sur l'amendement qui a été présenté. Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, cet amendement me paraît trop imprécis. En effet, il ne comporte aucun délai. Au lieu de dire «dès que possible» on pourrait aussi bien dire «en temps opportun», ce qui n'aurait manifestement aucun effet. Il me paraît donc impossible d'accepter un amendement de ce genre, qui ne fixe pas certaines limites.

Une voix: Et qui emploie des expressions juridiques.

M. Hnatyshyn: Parfaitement, je pense que c'est le genre d'expressions qu'il convient d'utiliser. Étant donné que cet amendement ne comporte aucun délai, son adoption aboutirait tout simplement à dire adieu à ce rapport. Mais ce n'est qu'un point de vue. J'aimerais poser plusieurs questions, monsieur Davey, au sujet de cet amendement. Je crois comprendre que le cabinet étudie actuellement cette question, mais je voudrais savoir s'il le fait dans le contexte d'un document ou bien dans le cadre de la politique générale qui s'appliquera aux ports canadiens. Ce document fait-il partie de la politique générale des transports dont le ministre nous a parlé afin que nous participions à l'élaboration de cette politique? M. Davey pourrait-il répondre à cette question?

[*Text*]

The Vice-Chairman: The question under discussion is the amendment. Mr. Davey, I think this relates to the amendment. Would you like to comment?

Mr. Davey: Well, I can only comment in a limited fashion, Mr. Chairman. I am not familiar with the precise document that is before Cabinet nor with the nature of the recommendations. I do know that the matter is a subject of Cabinet discussion. I really cannot say more than that, Mr. Hnatyshyn. I have not actually seen the particular Cabinet document nor do I know what form the Cabinet discussion would take.

Mr. Hnatyshyn: Well, I am sorry if I misunderstood. I thought you said that we could expect policy statements by the Minister after the Cabinet consideration. I may have misunderstood you.

Mr. Davey: No. I think what I was saying was that the document was before Cabinet and that perhaps the Minister wished to have the opportunity of a review by Cabinet, after which he would be wanting to make a statement about the ports, of which this would form some part of the context.

Mr. Hnatyshyn: Well, I think that answers the question as far as I am concerned. I think, Mr. Chairman, the amendment is out of order.

The Vice-Chairman: Mr. Lee, on the amendment?

Mr. Lee: Yes, Mr. Chairman, I would like to support the amendment. Like Mr. Huntington and Mr. Forrestall, I come from the city of Vancouver, so I am quite interested in seeing what is in the report. But with the good graces of my friends in the Opposition, we may be adjourning before that report goes through the Committee. The terms of the original motion are incongruous and they conflict, so therefore I support the amendment. It does not make sense because we may adjourn tomorrow, and the report may not be through Cabinet.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, on the amendment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think the remarks that were made by Mr. Lee and others on this time frame are irrelevant. I am getting sick and tired of listening to speeches from Liberal backbenchers about having working and functioning committees and more strength and power to committees, etc., or facility to work. It seems to me we are masters in our own House here. Any motion that is in order that we pass may or may not be complied with. That is the prerogative of the House of Commons or Cabinet or the Cabinet Minister. All this motion of Mr. Huntington's does is request the Minister to make the report available by the time the House recesses.

The Minister may well reply to the Chairman of the Committee by next Monday saying: I am sorry; it is not through Cabinet yet, and I cannot give it to you. And that is the end of that. But surely we can pass a motion requesting material or requesting information, which may or may not be complied with, whether the House recesses tomorrow or next Friday or next November. This is the point. Whether or not that document is through Cabinet is not the point. The Committee is requesting that the document be available by the time the House recesses. If it cannot be made available, they will tell us that. We are just making a request. That is all.

[*Interpretation*]

Le vice-président: Nous étudions actuellement l'amendement. Monsieur Davey, je pense que la question est opportune; voulez-vous y répondre?

M. Davey: Mes commentaires seront assez limités, monsieur le président. En effet, je ne suis pas très au courant du document qui est actuellement soumis à l'attention du cabinet ni de la nature des recommandations. Je sais tout simplement que le cabinet étudie cette question. Il m'est impossible de vous en dire davantage, monsieur Hnatyshyn. Je n'ai pas vu ce document dont vous parlez et je ne connais pas la nature des discussions qui ont lieu au Cabinet.

M. Hnatyshyn: Je m'excuse car j'ai dû mal comprendre. J'avais cru entendre de votre bouche que le ministre allait nous faire un exposé de politique après l'étude de ce document par le Cabinet. Veuillez m'en excuser.

M. Davey: Non. J'ai simplement dit que le Cabinet étudiait actuellement ce document et que, par la suite, le ministre jugerait peut-être nécessaire de faire une déclaration sur les ports puisqu'ils constituent un élément de la politique globale.

M. Hnatyshyn: Cela répond à ma question. A mon avis, monsieur le président, l'amendement est irrecevable.

Le vice-président: Monsieur Lee, vous avez quelque chose à dire au sujet de l'amendement?

M. Lee: Oui, monsieur le président, car je suis en faveur de cet amendement. Tout comme M. Huntington et M. Forrestall, je viens de Vancouver et je serais donc très intéressé à connaître le contenu de ce rapport. Cependant, selon le bon vouloir de nos amis de l'opposition, il se peut que la Chambre ajourne avant que ce rapport ait été présenté devant ce Comité. Le libellé de la motion originale est tout à fait inadéquat et contradictoire et c'est la raison pour laquelle je suis en faveur de cet amendement. En effet, la motion est tout à fait ridicule puisqu'il est possible que nous ajournions demain et le cabinet n'aurait donc pas terminé son étude du rapport.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, les remarques de M. Lee et d'autres députés sont tout à fait inopportunes. J'en ai vraiment assez d'écouter les tirades des sous-fifres libéraux qui prétendent vouloir renforcer le rôle et les pouvoirs des comités, etc., afin de faciliter le travail. Il me semble que nous sommes maîtres chez nous, dans notre propre Chambre. Toute motion jugée recevable peut être adoptée ou non; c'est la prérogative de la Chambre des communes, du cabinet ou du ministre du cabinet. La motion de M. Huntington consiste simplement à demander au ministre de nous présenter le rapport avant l'ajournement de la Chambre.

Bien sûr, le ministre peut très bien répondre au président du Comité d'ici lundi prochain en lui disant qu'il est désolé, mais que le cabinet n'a pas fini d'étudier ce rapport et qu'en conséquence il ne peut nous être présenté. Cela n'irait donc pas plus loin. Je pense toutefois que nous pouvons voter sur une motion consistant à demander des documents ou des informations, que cette motion soit adoptée ou non, et que la Chambre ajourne demain, vendredi prochain ou en novembre. C'est tout ce que j'ai à dire. Que le Cabinet étudie ou non ce document, là n'est pas la question. Le Comité demande que ce document lui soit présenté avant l'ajournement de la Chambre. Si cela

[*Texte*]

The Vice-Chairman: Mr. De Bané, on the amendment.

• 1710

Mr. De Bané: Mr. Chairman, if you are of the opinion that the amendment and the motion are in order, I request that you put it to a vote. I, personally, think it is out of order, but if you think it is in order I would ask you to call for the vote because we have been discussing that for an hour now.

The Vice-Chairman: I have several other speakers who want to speak on the amendment.

Mr. De Bané: Is it in order? If it is not in order, I think all discussion is . . .

The Vice-Chairman: I have ruled that the main motion is in order, and it is the opinion of the Chair that the amendment does not substantially alter the main motion and, therefore, it is also in order as an amendment.

Mr. De Bané: I asked for the vote.

The Vice-Chairman: I have some other speakers.

Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Mr. Chairman, I think we are getting into a discussion of semantics. It seems to me that the only objection that has been raised is the question of the wording, "prior to the recess." For your consideration, I wonder if the mover of the motion would possibly consider continuing with his motion as it is, "prior to recess" and simply putting in there "if Cabinet discussion has been completed by that time" or, "at the earliest possible moment thereafter."

Mr. Huntington: Or the earliest possible moment. It might be before recess.

Mr. Hnatyshyn: Would there be unanimous consent to change the original motion, withdraw the amendment and rephrase the motion in the manner that has been suggested by Mr. Huntington and Mr.—We just have to get it together, if you will, for a moment.

The Vice-Chairman: Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Chairman, I wonder if the witnesses could answer a question regarding this whole thing being before Cabinet. It is my understanding that, and I have reason to believe, the report might be before Cabinet but the actual policy of the government arising from that report has not yet even been considered by the Cabinet but the actual policy of the government arising from that report has not yet even been considered by the Cabinet. Specifically, there are the ports, for instance, in the case of intraprovincial ferry systems—in which the policy of the government now is something I cannot understand—I am of the opinion that that particular policy is at present being devised, it has not even been decided upon as a final recommendation from the department concerned. Would the witnesses have any comments on that?

Mr. Davey: I think the question of ferry policy is a separate issue from that of ports. Is there an implication in what you are saying that they should be considered jointly?

[*Interprétation*]

est possible, on nous le dira. Il s'agit simplement d'une requête et c'est tout.

Le vice-président: Monsieur De Bané.

M. De Bané: Monsieur le président, si vous jugez que l'amendement et la motion sont recevables, je vous suggère de passer au vote. A mon avis, elle est irrecevable mais si vous pensez le contraire, je vous demanderai de passer au vote car voilà maintenant une heure que nous en discutons.

Le vice-président: Plusieurs autres députés veulent prendre la parole à propos de cet amendement.

M. De Bané: Est-il recevable? Sinon, il est inutile de continuer à discuter . . .

Le vice-président: J'ai décidé que la motion principale était recevable et que l'amendement ne la modifie pas en substance; en conséquence, l'amendement est recevable.

M. De Bané: J'ai demandé que nous passions au vote.

Le vice-président: D'autres députés veulent prendre la parole.

Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Monsieur le président, toute la discussion porte sur un problème de sémantique. A mon avis, la seule objection qui ait été soulevée est la question relative à l'expression «avant l'ajournement». Je propose simplement à l'auteur de la motion de garder l'expression «avant l'ajournement» mais d'ajouter simplement «si le Cabinet a terminé l'examen du rapport» ou «dès que le Cabinet aura terminé sont étude».

M. Huntington: Ou dès que possible. En effet, il se peut que ce soit avant l'ajournement.

M. Hnatyshyn: Seriez-vous tous d'accord pour modifier la motion originale, retirer l'amendement et adopter le libellé proposé par M. Huntington. Il faut que nous en discutions ensemble pendant un moment.

Le vice-président: Monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le président, les témoins pourraient-ils répondre à une question à propos de ce document? J'ai tout lieu de croire que le Cabinet étudie peut-être le rapport mais qu'il n'a pas encore examiné la politique globale qui en résultera. Plus précisément, il y a cette question des ports, des réseaux de traversiers interprovinciaux, sur lesquels la politique actuelle du gouvernement n'est pas encore définie. Je pense donc que cette politique particulière est actuellement en cours d'élaboration et qu'aucune recommandation définitive n'a été faite par le ministère. Qu'en pensent les témoins?

M. Davey: Je pense que la question des traversiers est tout à fait différente de celle des ports. Voulez-vous dire qu'elles devraient être étudiées conjointement?

[*Text*]

Mr. Baker (Gander-Twillingate): In discussing ports, as we saw on the screen a few moments ago, it is not yet clear through the federal government just who is responsible for, say, ferry terminals, ferry wharves.

Mr. Davey: Mr. Chairman, I think the responsibility is fairly clear: the federal government is responsible for interprovincial ferry service and, in fact, it does have responsibility in the Gulf or where we do have interprovincial service. But the intraprovincial is the responsibility of the government concerned, that is the basic government policy. For a period of time the federal government has been moving out of intraprovincial services under a variety of arrangements.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I hope that is true, Mr. Chairman, because I have five ferry systems in my riding that are the responsibility of the federal government.

• 1715

The Vice-Chairman: We are waiting now for the motion. Are there any other members who would like to speak on this particular point?

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Chairman, the point I am trying to make is that for the past four months I have been trying to discover who is responsible for fixing two planks that had been removed from a ferry wharf in my district, and I cannot find out who is responsible. I have been trying to get those two planks fixed. Really, I am quite serious. And Small Craft Harbours, as Mr. Huntington talked out a few moments ago, passed it over to the Department of Public Works. Then I received a letter from the Minister of Public Works saying that there was not anything he could do about it but he was going to pass it over to the Minister of Transport. And this is why I agree with basically what you have said here, that there has to be some firm rules set down as to who is responsible where. You put an M.P. in a position of trying to fix two planks and not being able to do it.

Mr. Horner: I will lend you a hammer.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): You are not allowed to, you are not allowed to touch it.

The Vice-Chairman: The Chair is still waiting for the motion.

Mr. Davey: Mr. Chairman, if I could get some details from Mr. Baker after the meeting, we will follow that up.

The Vice-Chairman: I would certainly appreciate that.

I have the motion. It is moved by Mr. Huntington, seconded by Mr. Forrestall, that the Transportation Committee request the Minister of Transport to table the Scott Report in the House of Commons before recess that if Cabinet discussions have been completed or at the earliest possible moment.

Motion agreed to.

The Vice-Chairman: I have a list of people who would like to question Mr. Davey and at the top of the list is myself. I am not sure of the procedure. Is it agreeable to the Committee that I take a round of questions, since I was on the list?

[*Interpretation*]

M. Baker (Gander-Twillingate): A propos des ports, nous avons pu constater il y a quelques instants sur l'écran que le gouvernement fédéral ne savait pas très bien qui était responsable des ports de traversiers, des quais de traversiers, etc.

M. Davey: Monsieur le président, à mon avis cela est tout à fait clair; le gouvernement fédéral est responsable du réseau de traversiers interprovincial. Par contre, chaque gouvernement provincial est responsable de son réseau interne. Telle est la base de la politique du gouvernement. Depuis quelque temps, le gouvernement s'est dégagé de toute responsabilité en ce qui concerne les réseaux interprovinciaux.

M. Baker (Gander-Twillingate): J'espère que c'est vrai, monsieur le président, car ma circonscription compte 5 réseaux de traversiers qui relèvent du gouvernement fédéral.

Le vice-président: Nous attendons maintenant la motion. Certains d'entre vous veulent-ils prendre la parole à ce sujet?

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le président, depuis 4 mois, j'essaie de savoir qui a la responsabilité de réparer deux traversines qui font actuellement défaut à un quai de traversiers de ma circonscription; or, je n'arrive pas à le savoir. J'ai essayé de faire réparer ces deux traversines, et je suis sérieux. A propos des ports pour petites embarcations, dont M. Huntington a parlé tout à l'heure, la responsabilité en a été transférée au ministère des Travaux publics. Or, j'ai reçu une lettre de ce ministre me disant qu'il ne pouvait rien faire pour ces deux traversines mais qu'il allait transmettre le dossier au ministre des Transports. C'est la raison pour laquelle je suis d'accord avec vous pour dire que les responsabilités doivent être bien définies. En effet, un député se trouve dans l'incapacité de faire réparer deux malheureuses traversines.

M. Horner: Je peux vous prêter un marteau.

M. Baker (Gander-Twillingate): Mais vous n'avez pas le droit d'y toucher.

Le vice-président: J'attends toujours la motion.

M. Davey: Monsieur le président, j'en discuterai avec M. Baker après cette séance.

Le vice-président: Je suis tout à fait d'accord.

J'ai maintenant la motion. M. Huntington, appuyé par M. Forrestall, propose que le comité des Transports demande au ministre des Transports de présenter le rapport Scott à la Chambre des communes avant l'ajournement, si le cabinet en a terminé l'étude ou dès que possible.

La motion est adoptée.

Le vice-président: J'ai sur ma liste plusieurs noms de députés qui veulent poser des questions à M. Davey mais tout d'abord il y a le mien. Je ne sais pas exactement la procédure qui doit être suivie. Les membres du comité sont-ils d'accord pour que je commence, étant donné que mon nom était sur la liste?

[*Texte*]

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: I will do it from the Chair.

An hon. Member: Who is next on the list?

The Vice-Chairman: Next on the list is Mr. Forrestall, Mr. Watson, Mr. Benjamin, Mr. Horner, and Mr. Baker.

I would like to make a comment on the regional advisory boards because I think they are extremely important. I think one of the weaknesses that should be borne in mind with the Thunder Bay Harbour Commission is that there is no representation in any form from any of the Prairie Provinces, and I think that is extremely important. I have been advocating this for some time. But in some form representation, possibly not voting representation but representation on that harbour commission, should be accorded to each of the Prairie Provinces so that they can make their case known to the Harbour, and because of the fact that the Harbour is essentially a part of that whole regional strip. So I think this is a first-rate observation, a first-rate step.

On the question of coal coming to Thunder Bay, I am not at all satisfied with the arrangements that are currently being considered. It seems to me that an additional and alternate harbour facility, if we are talking about 10 or 12 million tons of coal, which I understand is the amount envisaged, should be considered because the present facilities being considered are not satisfactory. I understand people in your Department have not been too satisfied with the whole thing and I wonder whether you have any comments on that.

• 1720

Mr. Illing: Mr. Chairman, I really do not have any substantive comments on that except we are still very carefully reviewing what is being proposed.

Mr. McRae: Thank you.

The Vice-Chairman: I guess that is the bell. The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Je peux rester à ma place.

Une voix: Qui est le suivant?

Le vice-président: M. Forrestall, M. Watson, M. Benjamin, M. Horner et M. Baker.

Je voudrais parler des conseils consultatifs régionaux car, à mon avis, ils sont extrêmement importants. L'une des principales faiblesses de la Commission du port de Thunder Bay est qu'elle ne compte aucun représentant des provinces des Prairies et, à mon avis, c'est extrêmement important. Je soulève cette question depuis un certain temps déjà. A mon avis, chaque province des Prairies devrait être représentée à cette commission, sans nécessairement avoir le droit de vote, afin qu'elles puissent plaider leur cause auprès de la commission; c'est d'autant plus important que la Commission du port joue un rôle très important au niveau de la région. C'est là la première remarque que je voulais faire.

En ce qui concerne la question du charbon transporté à Thunder Bay, je ne suis pas du tout satisfait des mesures qui sont actuellement envisagées. A mon avis, des installations portuaires supplémentaires sont absolument nécessaires si l'on envisage d'y entreposer 10 ou 12 millions de tonnes de charbon, étant donné que les installations actuelles ne sont pas satisfaisantes. Il me semble que les fonctionnaires de votre Ministère ne sont pas très satisfaits de tout cela; j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Illing: Monsieur le président, je n'ai rien à dire à ce sujet si ce n'est que nous étudions de très près la proposition qui a été faite.

M. McRae: Merci.

Le vice-président: Étant donné que la sonnerie retentit, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation.

CA1 XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 27

Tuesday, December 2, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 27

Le mardi 2 décembre 1975

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill S-27, An Act to amend the Canadian Overseas Telecommunications Corporation Act.

Supplementary Estimates (A) 1975-76 under Transport and Post Office.

INCLUDING:

Ninth and Tenth Reports to the House.

CONCERNANT:

Bill S-27, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines.

Budget supplémentaire (A) 1975-1976 sous la rubrique Transport et sous la rubrique Postes.

Y COMPRIS:

Les neuvième et dixième rapports à la Chambre.

APPEARING:

Hon. Otto Lang, Minister of Transport

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

COMPARAÎT:

L'honorable Otto Lang, Ministre des Transports.

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
JAN 6 1976
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman:

Messrs.

Collenette
Douglas (*Bruce-Grey*)
Ellis
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Hnatyshyn
Holt (Mrs.)
Huntington

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président:

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
Masniuk
Mazankowski
McIsaac
McRae
Murta
Rodriguez
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

G. A. Birch

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On December 2, 1975:

Mr. Masniuk replaced Mr. Cadieu.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le 2 décembre 1975:

M. Masniuk remplace M. Cadieu.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

ORDERS OF REFERENCE

Friday, October 24, 1975

Ordered,—That Bill S-27, An Act to amend the Canadian Overseas Telecommunications Corporation, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

Wednesday, November 12, 1975

Ordered,—That Post Office Vote 5a; and Transport Votes 1a, 10a, L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 50a, 60a, L76a, 85a, 91a, and 105a for the fiscal year ending March 31, 1976, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRES DE RENVOI

Le vendredi 24 octobre 1975

Il est ordonné,—Que le Bill S-27, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines, soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

Le mercredi 12 novembre 1975

Il est ordonné,—Que le crédit 5a, Postes, et les crédits 1a, 10a, L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 50a, 60a, L76a, 85a, 91a et 105a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

REPORTS TO THE HOUSE

Tuesday December 2, 1975

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

NINTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Friday, October 24, 1975, your Committee has considered Bill S-27, An Act to amend the Canadian Overseas Telecommunications Corporation Act, and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 27*) is tabled.

Tuesday December 2, 1975

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TENTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, November 12, 1975, you Committee has considered the Votes under Post Office and under Transport in the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1976 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 27*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le mardi 2 décembre 1975

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 24 octobre 1975, votre Comité a étudié le Bill S-27, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines, et a convenu d'en faire rapport sans modifications.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 27*) est déposé.

Le mardi 2 décembre 1975

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 12 novembre 1975, votre Comité a étudié les crédits sous la rubrique Postes et sous la rubrique Transports dans le Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 27*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

JOHN CAMPBELL

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 2, 1975
(28)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Hnatyshyn, Mrs. Holt, Messrs. Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Masniuk, McRae, Murta and Watson.

Appearing: Mr. James Fleming, Parliamentary Secretary to the Minister of Communications. The Honourable Otto Lang, Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Overseas Telecommunication Corporation: Mr. Donat Levesque, Secretary and General Council. *From the Ministry of Transport:* Mr. S. Cloutier, Deputy Minister; Mr. R. Illing, Administrator, Canadian Maine Transportation Administration.

The Order of reference dated Friday, October 24, 1975 being read as follows:

Ordered, —That Bill S-27, An Act to amend the Canadian Overseas Telecommunication Corporation Act be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Committee began its consideration.

The Chairman called Clause 1.

The Parliamentary Secretary made a statement and he and Mr. Levesque answered questions.

Caluses 1 to 9 were severally carried.

The Schedule carried.

The Title carried.

The Bill S-27 carried.

Ordered, —That the Chairman report Bill S-27, without amendment to the House.

The Order of Reference dated Wednesday, November 12, 1975 being read as follows:

Ordered, —That Post Office Vote 5a and Transport Votes 1a, 10a, L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 50a, 60a, L76a, 85a 91a and 105a for the fiscal year ending March 31, 1976 be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Committee began its consideration.

The Chairman called Vote 1a—Headquarters—Operating Expenditures.

The Minister made a statement and, with the witnesses from the Ministry of Transport, answered questions.

Votes 1a, 10a, L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 50a, 60a, L76a, 85, 91a and 105a under Transport were severally carried.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 DÉCEMBRE 1975
(28)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 10 sous la présidence de M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Hnatyshyn, Mme Holt, MM. Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Masniuk, McRae, Murta et Watson.

Comparaît: M. James Fleming, secrétaire parlementaire du ministre des Communications. L'honorable Otto Lang, ministre des Transports.

Témoins: De la Société canadienne des télécommunications transmarines: M. Donat Levesque, secrétaire et conseiller général. *Du ministère des Transports:* M. S. Cloutier, sous-ministre; M. R. Illing, administrateur, Administration du transport maritime du Canada.

L'ordre de renvoi du vendredi 24 octobre 1975 se lit comme suit:

Il est ordonné, —Que le bill S-27, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines, soit renvoyé au Comité permanent des transports et des communications.

Le Comité entreprend l'étude du bill.

Le président met en délibération l'article 1.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et répond aux questions ainsi que M. Lévesque.

Les articles 1 à 9 sont adoptés séparément.

L'annexe est adoptée.

Le titre est adopté.

Le bill S-27 est adopté.

Il est ordonné, —Que le président fasse rapport du bill S-27 sans amendement à la Chambre.

L'ordre de renvoi du mercredi 12 novembre 1975 se lit comme suit:

Il est ordonné, —Que le crédit 5a, Postes, et les crédits 1a, 10a, L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 50a, 60a, L76a, 85a, 91a et 105a, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le Comité entreprend l'étude des crédits susmentionnés.

Le président met en délibération le crédit 1a—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement.

Le ministre fait une déclaration et répond aux questions ainsi que les témoins du ministère des Transports.

Les crédits 1a, 10a, L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 50a, 60a, L76a, 85a, 91a et 105a, sous la rubrique Transports, sont adoptés séparément.

Vote 5a under Post Office carried.

Ordered, —That the Chairman report the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 1976 to the House.

At 12:50 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le crédit 5a, sous la rubrique Postes, est adopté.

Il est ordonné, —Que le président fasse rapport du Budget supplémentaire (A) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976, à la Chambre.

A 12 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G. A. Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, December 2, 1975

• 1109

[*Texte*]

The Chairman: Order, please.

Good morning, gentlemen, I believe we could start off with a short report on the subcommittee meeting which was held last Thursday, November 27. I will just give you an outline of what was generally agreed upon so that members on the Committee will be able to make some notes with regard to the meetings and discussions which we are to have in the coming weeks.

(See *Minutes of Proceedings*)

The Chairman: Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Do I take it from your remarks, Mr. Chairman, that our in-depth investigation of the new transportation policy is going to be, for all intents and purposes, concluded by Christmas? Is that the intention of the steering committee report? Are we going to carry on and look at this whole area after Christmas? Just what was the general thinking of the subcommittee?

The Chairman: Yes, there was a general feeling that if there were some documents we would continue in the new year on the new transportation policy. Members expressed some urgency, since Air Canada have not been here for several years, to go through their annual report. But I am in the hands of the Committee. If that is not agreeable, well, it is entirely up to you, but the general idea is to continue with the transportation policy. There was some discussion about some time in March or April, if we could obtain permission, to travel around the country to get an in-depth view of ports, rail, grain handling, this type of thing, as we had discussed before we adjourned.

Mr. Murta: Mr. Chairman were you going to be in touch with the minister on this to get approval for the Committee travelling—or whoever is empowered to allow the Committee to travel—upon a tentative basis at least, so we can go ahead and start planning this trip in March or April?

The Chairman: As you know, Mr. Murta, I read to the Committee a letter which I forwarded to the minister at that time. There has been a change, and the minister, Mr. Lang—I might read to the Committee part of a letter we have received:

> I apologize for the delay in replying to your letters of July 10 and 18 asking for co-operation in allowing the members of the Committee to conduct a tour on their return to Ottawa in the fall. I would like to discuss this question with Mr. Shaw before any further steps are taken.

He said he would do this promptly. It was a general feeling that for the travelling the Committee intended to do, the best time to do it would be in early spring, March or April. At this time of the year it might be a little difficult to get to see things and to get the information we are really interested in.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 2 décembre 1975

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte.

Bonjour, messieurs, je crois que nous pouvons commencer par l'étude du bref rapport fourni à la suite de la séance de jeudi dernier, le 27 novembre. J'ai indiqué, en gros, ce que les membres du comité ont décidé afin que vous puissiez prendre note des dates des séances à venir et des discussions que nous aurons les semaines prochaines.

(*Voir procès-verbaux et témoignages*)

Le président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: D'après vos remarques, monsieur le président, dois-je en déduire que l'étude approfondie de notre nouvelle politique des transports, à toutes fins utiles, sera terminée pour Noël? Est-ce là ce qui est prévu dans le rapport du comité de direction? Est-ce que nous allons continuer à étudier toute cette question après Noël? Quelle était l'idée en général du sous-comité?

Le président: Oui, on avait l'impression générale que si nous recevions des documents, nous continuerions notre étude sur la nouvelle politique de transports l'an prochain. Certains députés ont indiqué qu'il était urgent, puisque Air Canada n'a pas comparu depuis des années, d'examiner son rapport annuel. Mais, c'est à vous de décider. Si vous n'êtes pas d'accord, cela dépendra entièrement de vous mais d'une façon générale on a l'intention de continuer l'étude de cette politique de transports. On a songé à un voyage du Comité en mars ou en avril, si nous pouvons obtenir la permission, pour examiner d'une façon approfondie la situation des ports, des chemins de fer, la manutention des grains, etc., comme nous en avions discuté avant l'ajournement.

M. Murta: Monsieur le président, est-ce que vous alliez vous mettre en rapport avec le Ministre pour obtenir l'approbation de ce voyage ou est-ce que vous alliez vous mettre en rapport avec toute autorité qui donnerait la permission au Comité de voyager pour préparer, d'une façon provisoire tout au moins, ce voyage afin que nous puissions aller de l'avant et planifier pour mars ou avril?

Le président: Comme vous savez, monsieur Murta, j'ai lu au Comité une lettre que j'avais envoyée à l'époque au Ministre. Il y a eu changement depuis et changement de ministre car c'est maintenant M. Lang, mais je pourrai tout au moins lire la lettre que j'ai reçue:

> Je m'excuse du retard que j'apporte à répondre à vos lettres des 10 et 18 juillet me demandant d'accorder la permission aux membres du Comité de voyager lors de leur retour à Ottawa en automne. Je voudrais en discuter avec M. Shaw avant de prendre d'autres mesures.

Le Ministre avait affirmé qu'il allait agir rapidement et le Comité a pensé qu'il valait mieux voyager au début du printemps, en mars ou en avril, car en ce moment il serait plus difficile de voir la situation et d'obtenir les renseignements qui nous intéressent réellement.

[*Text*]

Mr. Murta: Further to that Mr. Chairman, will the Committee know within the next few days whether or not Air Canada will be appearing before it when the House reconvenes in January or February, or whenever it is going to come back, so that we will be able to prepare notes and questions for Air Canada? I suppose they also will want time to prepare.

The Chairman: We have several other meetings before the supposed December 19 adjournment. I hope that by that time I will have some news for the Committee, and as soon as I do I will be more than pleased to pass it on to you.

Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, Mr. Murta may want to raise that particular item for clarification when the minister is with us later this morning. He may be able to give a clearer assessment of the situation at that time.

Just on the general schedule of meetings that the steering committee suggested, since our meeting last week I have been just checking those dates informally, in terms of the availability of witnesses and that sort of thing, and it seems that there may be some slight conflicts in term of time, two of which I know of at the moment. I would like to ask the Committee to take this into consideration with respect to the meeting Thursday, December 4 at 3.30 p.m. I wonder if it would be possible for us to move that to a morning session. I know that might violate the block system. Probably it would make the respective whips a little happier; they prefer to have the meetings not at the same time the House is sitting, and I wonder if that particular change might be convenient.

• 1115

While I am speaking to this point, I would also request, if possible, that the Friday meeting, December 5, be moved to Monday, December 8. I understand that in the past, Mr. Chairman, this particular Committee has been rather successful in meetings on Monday evenings, and I wonder if we might consider that substitution as well.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. I will take that into consideration and I will be in touch with the members of the subcommittee—and regarding the whips—to see if we will not cause too much interruption into the block system.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, If I may make a suggestion on Mr. Goodale's first comment, I believe there will be a good number, certainly members from our party who are going to meet with the air traffic controllers on Thursday morning at 10 o'clock for an audio-visual presentation of their work and what they are doing, etc. Would that also be taken into consideration, because you may not get too many from our side.

The Chairman: That is a good point, Mr. Murta. We cannot decide this at the moment, so we will just leave it and after the meeting, I will get in touch with the subcommittee members and see if an arrangement can be made to make it maybe a little more convenient to the Minister.

[*Interpretation*]

M. Murta: Ensuite, monsieur le président, est-ce que le Comité saura dans les quelques jours à venir si Air Canada va comparaître lorsque la Chambre se réunira à nouveau en janvier ou en février, ou quand elle reviendra, afin que nous puissions préparer nos notes et questions à l'intention d'Air Canada? Je suppose que Air Canada voudra aussi avoir du temps à sa disposition pour se préparer.

Le président: Plusieurs autres séances sont prévues avant l'ajournement éventuel du 19 décembre. J'espère alors avoir des nouvelles et dès que j'en aurai, je ne serai que trop heureux de vous les transmettre.

Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, peut-être que M. Murta est prêt à soulever cette question lorsque le Ministre comparaîtra plus tard ce matin. Le Ministre sera mieux en mesure de nous donner un éclaircissement.

Mais pour parler du programme général et des séances proposées par le comité de direction, je dirai que depuis notre dernière séance la semaine dernière, j'ai vérifié officieusement certaines de ces dates pour me rendre compte si les témoins étaient disponibles, etc., et il me semble que dans le cas de deux séances tout au moins, à ma connaissance, nous sommes en face de conflits d'horaire. J'aimerais que le Comité tienne compte de cette question dans le cas de la séance du jeudi, 4 décembre de 3 h 30 de l'après-midi. Je me demande si nous pourrions la reporter à un matin, même si on violait là le système des blocs. Ceci contenterait les whips, qui préfèrent que les séances ne chevauchent pas avec la séance de la Chambre.

Dans cette optiques, je demanderais aussi s'il est possible de remettre la séance de vendredi matin, le 5 décembre à lundi le 8 décembre. Je pense que dans le passé, ce Comité a pas mal réussi dans ses séances du lundi matin et c'est pourquoi je fais cette proposition.

Le président: Merci, monsieur Goodale. Je prends note et je vais demander l'avis des membres du sous-comité et des whips pour me rendre compte si nous n'allons pas trop déranger le système.

Monsieur Murta.

M. Murta: Si vous me permettez de faire une proposition dans le cadre de la première remarque présentée par M. Goodale, je pense qu'il y a un bon nombre de députés de notre parti tout au moins, qui vont rencontrer les contrôleurs du trafic aérien, ce jeudi matin à 10 heures, afin d'assister à une projection audio-visuelle du travail faite par les contrôleurs, et je pense qu'il faut prendre ceci en considération en ce sens que vous aurez peu de députés de notre parti qui seront présents.

Le président: Voilà qui est pertinent, monsieur Murta. Nous ne pouvons pas prendre de décision pour l'instant mais et après la séance je me mettrai en rapport avec les membres du sous-comité pour voir si l'on peut trouver quelque chose de plus acceptable pour le ministre.

[*Texte*]

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: So, we will proceed with Bill S-27, an Act to amend the Canadian Overseas Telecommunication Corporation Act. We have as witnesses with us this morning Mr. James Fleming, Parliamentary Secretary to the Minister of Communications, and his witnesses. We welcome him, and I would ask Mr. Fleming if he might have a few comments to make and to introduce his staff.

Mr. James Fleming (Parliamentary Secretary to the Minister of Communications): Thank you, Mr. Chairman. On my right is Mr. Donat Lévesque, who is the Secretary and General Counsel for the Canadian Overseas Telecommunication Corporation. Next to Mr. Lévesque is Miss Claire Doiron, who is a Legal Officer from the Department of Justice.

The comments I have are very, very brief and simply to explain basically the bill.

The purpose of this bill is to change the name of the Canadian Overseas Telecommunication Corporation to Teleglobe Canada, and the title of its President and General Manager to President and Chief Executive Officer. The Corporation is, at the present time, known under the names of Canadian Overseas Telecommunication Corporation, and in French, *la Société canadienne des télécommunications transmarines.* These names do not lend themselves to easy recognition by the general public and consequently have worked against effective corporate identification. It is felt that the proposed change in name of the corporation to Teleglobe Canada will meet this objective of media effectiveness in time for the special publicity program to mark the corporation's twenty-fifth anniversary this year. Of course, that is one of the reasons we are quite anxious to have passage; this year is fading very quickly. A change in title of the President and General Manager to President and Chief Executive Officer, and in French, *Président-directeur général,* which is more in keeping with present-day usage, is also introduced by this bill.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Maybe I am a sole, lone voice in the wilderness. I realize that name changes have to be considered from time to time and we have to be "with it" in terminology, but I cannot let this opportunity pass without giving my own personal point of view that the bill in a sense really contributes to the idea that we are wasting time in Parliament dealing with very insignificant considerations. It seems to me that the idea of having a new name might be accomplished, quite frankly, another way. If the Canadian Overseas Telecommunication Corporation wanted to adopt a logo or a name, they could well do so without going through the whole legislative process simply for the purpose of accomplishing this. I simply put in my complaint that I think this is really a waste of our time in Parliament to put this Committee to the trouble, the Senate and the House of Commons, even for the time that it involves putting through such a bill, which is really not one which there is any great dispute over or is there any complaint that I have heard of over the bill.

[*Interprétation*]

M. Goodale: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons donc examiner le bill S-27, soit la Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines et nous recevons ce matin comme témoins M. James Fleming, secrétaire parlementaire du ministre des Communications ainsi que les témoins qui l'accompagnent. Je vous souhaite donc, monsieur Fleming, la bienvenue, et vous demande si vous avez quelques remarques à présenter et de bien vouloir nous présenter votre personnel.

M. James Fleming (Secrétaire parlementaire du ministre des Communications): Merci, monsieur le président. Je vous présente à ma droite, M. Donat Lévesque, qui est secrétaire et avocat de la Société canadienne des télécommunications transmarines; à côté de M. Lévesque, je vous présente M^lle^ Clair Doiron, qui est conseillère juridique au ministère de la Justice.

Les remarques que je veux vous présenter sont très brèves et veulent donner fondamentalement la raison du bill.

L'objectif de ce bill est de changer le nom de Société canadienne des télécommunications transmarines en celui de Téléglobe Canada et veulent aussi changer le titre de son président et gérant général en celui de président-directeur général. Cette société donc est connue actuellement sous le nom anglais de *Canadian Overseas Telecommunication Corporation* et français de Société canadienne des télécommunications transmarines. Le public a du mal à reconnaître cette appellation et par conséquent, cela nuit à l'identification de cette société. Nous pensons que de lui donner le nom de Téléglobe Canada va augmenter l'efficacité de la publicité faite pour cette société particulièrement dans le cadre du programme spécial qui doit marquer cette année son 25^e^ anniversaire. Naturellement, c'est là une des raisons pour lesquelles nous demandons l'adoption de ce bill, et le changement du titre de président et gérant général pour celui de président-directeur général, en anglais *President and Chief Executive Officer,* cadre plus avec nos titres actuels dans les sociétés, et par conséquent, c'est une des raisons aussi pour lesquelles nous présentons ce bill.

Le président: Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Peut-être que je suis une voix que crie dans le désert, mais même si je me rends compte qu'il faut de temps à autre changer des noms pour moderniser notre terminologie, je ne voudrais pas laisser passer cette occasion sans indiquer que, personnellement, ce bill me confirme dans mon idée que nous faisons perdre un temps précieux au Parlement pour des choses insignifiantes. Il me semble qu'on pourrait trouver un moyen différent de changer un nom. Il me semble que si la Société canadienne des communications transmarines veut adopter un nom, elle devrait pouvoir le faire sans passer par tout ce processus législatif et tout ce que je veux dire c'est qu'en fait, je considère que nous perdons là le temps du Parlement car il nous faut passer par le Comité, le Sénat et la Chambre des communes. Même le temps qui est consacré à la présentation de ce bill qui semble aller de soi est du temps perdu.

[*Text*]

• 1120

On the other hand, it seems to me that some consideration should be given, quite frankly, to these corporations being able to adopt, by resolution or otherwise, a contraction of their names or some type of a logo if they want to adopt that as the name of their corporation. I do not think the wheels of progress that we are trying to institute in Parliament should be slowed down by having what I call this kind of insignificant type of legislation going through. It seems to me that some consideration could be given by the government in the case of corporation names and titles, and so on. They might consider the appellation as being in an area of administrative responsibility, as opposed to having to bring it before Parliament as a whole in both Houses and before committees and witnesses and what not. When you consider the total cost and the time involved in getting through this process, including the time that is being spent now in having my words transcribed for posterity, it seems to me that it is quite a considerable waste of time, and I would like to make the very humble and simple recommendation that the government in its wisdom give some consideration to providing for a system where this kind of thing could be handled at a higher level administratively.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn. Your words will be well taken into consideration, I am sure. Are there any other questions before we proceed with the adoption of the bill? Mr. Huntington.

Mr. Huntington: I wonder if I might be allowed, Mr. Chairman, to go outside the terms of reference of the bill to ask a question or two of the Parliamentary Secretary.

I notice that the COTC is a very profitable organization and it would appear to be under very excellent management. I notice that they are also planning to double the capacity of their physical plant and their Telex switching centres in Montreal. Do you have any idea of the capital cost of this expansion?

Mr. Fleming: First I will simply say that Mr. Levesque is the Secretary and General Counsel, so he is not directly involved in the specifics, although he is probably aware of them. We came prepared for this bill rather than for a general discussion of the corporation, but certainly if Mr. Lévesque can answer . . .

Mr. Huntington: Fine.

The Chairman: Mr. Lévesque.

Mr. D. J. Lévesque (Secretary and General Counsel, Canadian Overseas Telecommunication Corporation): Mr. Chairman and Mr. Huntington, I am not in a position to give you exact figures. I can tell you that our appropriations or our capital expenditures vary between $20 million and $30 million in the expansion that we are going through in the present-day context of telecommunications with the fast evolution, but we are self-financed. Our efforts are towards self-financing.

Mr. Huntington: It is all self-financing and you are not coming to Parliament for your capital or your . . .

Mr. Lévesque: We do not come for capital appropriation, sir.

[*Interpretation*]

D'autre part, on devrait songer à trouver un autre moyen de donner un nouveau nom à une société, ou de raccourcir son nom, en utilisant un processus de résolution car je ne pense pas qu'il soit dans l'intérêt du Parlement de lui faire perdre son temps avec une loi aussi insignifiante. Le fait de donner un nouveau nom devrait être une responsabilité administrative et ne pas impliquer les deux chambres, les comités et Dieu sait quoi. Quand vous faites le total de tout l'argent dépensé par ce processus parlementaire, y compris le temps que votre serviteur utilise en ce moment pour parler, pour que ses mots soient transmis à la postérité, il me semble que tout cela est un gâchis et je recommanderais très humblement que le gouvernement dans sa sagesse songe à établir un autre système qui permettrait, à un niveau élevé d'administration, de répondre à ce besoin.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn. Nous tiendrons compte de vos remarques c'est certain. Y a-t-il d'autres questions avant que nous procédions à l'adoption du bill? Monsieur Huntington.

M. Huntington: Me permettez-vous de dépasser le cadre du bill pour poser une question ou deux au Secrétaire parlementaire?

J'ai remarqué que la SCTT est une organisation fort rentable et qui est fort bien dirigée. Je vois que cette société a l'intention de doubler ses installations matérielles et ses centres de commutation Télex à Montréal. Avez-vous une idée des coûts d'immobilisation dans ce cas?

M. Fleming: Je dirais simplement que M. Lévesque est secrétaire et avocat mais qu'il ne s'occupe pas directement des détails de l'affaire, même s'il est au courant de celle-ci. Nous sommes venus pour discuter du bill plutôt que de la société mais très certainement M. Lévesque pourra vous répondre . . .

M. Huntington: Très bien.

Le président: Monsieur Lévesque.

M. D. Lévesque (secrétaire et avocat Société canadienne des télécommunications transmarines): Monsieur le président et monsieur Huntington, je ne puis ici vous donner les chiffres exacts mais je puis vous dire que nos crédits ou nos dépenses en capital s'établissent entre 20 et 30 millions de dollars dans le cadre de l'expansion dans laquelle nous procédons à l'heure actuelle. Dans le contexte actuel des télécommunications est fort changeant mais nous nous autofinançons.

M. Huntington: L'autofinancement est-il complet; est-ce que vous ne vous présentez pas au Parlement pour obtenir votre capital ou . . .

M. Lévesque: Non, nous ne venons pas demander au Parlement des crédits, monsieur.

[*Texte*]

Mr. Huntington: And you are a taxpaying corporation. In other words, you are paying tax at the full rate.

Mr. Lévesque: The full corporate rate.

Mr. Huntington: On your earnings.

Mr. Lévesque: Yes, sir.

Mr. Huntington: That is good news. This is a delicate question and in no way do I want to be labelled, but in the part of the country I come from we are extremely concerned at the nature of separatism and the conflict that seems to be developing between Quebec and the rest of Canada. I have been asked to seek information on if your board, in its capital expansion in this very important corporation and the development of the plant in Montreal, is taking into account the delicate nature of the political scene there in going into the $20 million and $30 million capital expansion of your very important telex and telephone switching operations there. Has that been part of your consideration—because you are an important organization to the whole of Canada?

Mr. Lévesque: I am not quite sure that I seize the question, sir.

• 1125

Mr. Huntington: Well, it is a delicate question and I want to be very careful how I phrase it.

There is concern in the West, arising from the political situation in Quebec vis-à-vis Canada and the development of separatism that we are hearing an awful lot about and reading an awful lot about in the papers, when we see an organization as important to Canada as the COTC, going into expansion of its key plant in Montreal. Is the board of the COTC giving due consideration to this and can they set the minds of those of us in the West at rest that it is a good place for that key machinery to be, in light of this debate?

Mr. Lévesque: I cannot speak for the board but I can tell you that we also opened a station in Toronto a year ago, which is a gateway for a satellite communication—and we would be using Telesat in that respect—and the expansion on the telephone is going to be in Toronto as well, sir. We are balancing.

Mr. Huntington: So you are satisfied that it is a fair extension of your capital plan?

Mr. Lévesque: Yes, we are.

Mr. Huntington: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, simply because there seems to be widespread general agreement to let this bill go through very quickly, I would not want the distinguished witnesses today to think that that is because there are no valid areas of concern on the part of the Opposition with respect to the operations of your company. I will not ask questions about it but just simply place on the record some reservations about your continuing on-going practice of control of routing of overseas messages and the financial loss to some Canadian companies; and I think particularly of Maritime Tel & Tel.

[*Interprétation*]

M. Huntington: Et votre société verse des taxes? En d'autres termes, vous payez le plein taux pour vos taxes.

M. Lévesque: Oui, le plein taux des impôts sur les sociétés.

M. Huntington: Sur vos gains?

M. Lévesque: Oui.

M. Huntington: Voilà d'excellentes nouvelles. D'autre part, je ne voudrais pas être taxé de parti pris, mais dans la région dont je viens on s'inquiète extrêmement du problème du séparatisme et conflit qui semble s'établir entre le Québec et le reste du Canada. On ma demandé si votre conseil d'administration avait songé, dans le cadre de cette expansion de capital pour vos installations de Montréal, à tenir compte de la nature délicate de la situation politique lorsque vous investissez 20 ou 30 millions dans de nouvelles installations Télex et de commutation de téléphone, etc. Puisque vous constituez une société importante pour l'ensemble du Canada, est-ce que vous avez pris ce facteur en considération?

M. Lévesque: Je ne sais pas si je saisis très bien votre question, monsieur.

M. Huntington: Ma question est délicate et je veux la formuler prudemment.

Dans l'Ouest on s'inquiète de cette situation politique du Québec vis-à-vis du Canada et du séparatisme dont nous entendons beaucoup parler et au sujet duquel nous lisons beaucoup dans les journaux; aussi, on s'inquiète lorsqu'une organisation de votre importance se lance dans une expansion de ses installations essentielles à Montréal. Est-ce que votre conseil d'administration a pris en considération ce facteur et a-t-il songé à apaiser nos craintes à ce sujet dans l'Ouest?

M. Lévesque: Je ne suis pas mandaté dans le conseil d'administration pour répondre mais je vous dirais que nous avons aussi ouvert, il y a un an, une station à Toronto avec pour objectif la fabrication d'un satellite de communication, *Telesat* et que nous nous sommes lancés aussi à Toronto dans une expansion du téléphone. Donc, nous faisons un équilibre dans nos opérations.

M. Huntington: Vous pensez donc que votre plan d'expansion de capital est avisé?

M. Lévesque: Oui.

M. Huntington: Merci.

Le président: Merci, monsieur Huntington.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, ce n'est pas parce que nous sommes tous d'accord pour adopter ce bill très rapidement que je voudrais donner l'impression à nos témoins distingués aujourd'hui que nous n'avons pas, dans l'opposition, de raisons sérieuses de nous intéresser aux opérations de votre société. Je ne poserai pas de questions à ce sujet mais j'aimerais que soit consigné au compte rendu que nous faisons certaines réserves, du fait que vous contrôlez continuellement l'acheminement des messages allant outre-mer, et sur les pertes financières qui en résultent pour cartaines sociétés canadiennes et je songe particulièrement à la *Maritime Tel & Tel.*

[*Text*]

I will not question on this because it is very distinctly outside the parameters of what we have in front of us. But I simply would not want anybody to place any interpretation on what we are doing here today as indicating that there are not areas of deep and continuing concern with respect to the methods of operation of the company. But inasmuch as this does not really affect that, I do not think we can get into it.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Fleming: I might say, Mr. Chairman, that I think that the Ministry is well aware of the concern of the Maritime provinces over that particular situation and local carriers versus CN.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, we will now proceed with the bill.

Clauses 1 to 9 inclusive agreed to.

Schedule agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Well, Mr. Fleming, that is it. Thank you very much, Mr. Lévesque and Miss Doiron.

Mr. Fleming: Thank you.

The Chairman: We might proceed now with the Supplementary Estimates (A) under Transport for the fiscal year ending March 31, 1976. We will have with us the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, but unfortunately he will be a few minutes late because of a most important Cabinet meeting, I understand. However, I will invite his Parliamentary Secretary to come up to the front and we could, if you like, proceed to a general discussion of the Estimates or of anything you might have to ask in particular until the Minister gets here. I understand he will have a brief statement to make to the Committee members.

Everyone knows Mr. Ralph Goodale, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport and the Deputy Minister, Mr. Cloutier.

• 1130

Mr. Ralph Goodale (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Mr. Chairman, as you mentioned, the Minister is unavoidably detained for, I would think, the next 10 or 12 minutes. He would expect to join the meeting this morning at about 11:45 or so. He hope the honourable members will bear with us in the meantime. As you mentioned, Mr. Lang does have a brief statement which he would like to address to Committee members when he does arrive, but perhaps in the meantime if members have general questions which they might want to put to me or to the Deputy Minister, Mr. Cloutier, then I am sure we would be glad to see what we can do to answer your inquiries.

The Chairman: If you have the Supplementary Estimates with you, it is on page 124 and we have Votes 1a, 10a,—I believe you might have a list of them—L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 50a, 60a, L76a, 85a, 91a, 105a and 5a.

[*Interpretation*]

Je ne poserai pas de questions dans ce contexte car ce serait étranger à notre étude. Cependant, ce que nous faisons aujourd'hui ici ne doit pas être interprété comme un manque d'intérêts, un manque de préoccupation sérieuse au sujet des méthodes d'exploitation de votre société.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Fleming: Monsieur le président, je crois que le ministre est fort au courant de cette inquiétude des provinces Maritimes dans ce cas et de la situation des transporteurs locaux vis-à-vis du CN.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Messieurs, nous allons maintenant passer à l'adoption du bill.

Les articles 1 à 9 inclusivement sont adoptés.

L'annexe est adoptée.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du bill à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Fleming, c'est tout. Merci beaucoup, monsieur Lévesque et mademoiselle Doiron.

M. Fleming: Merci.

Le président: Nous pouvons passer maintenant au budget supplémentaire (A) au titre des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976 et nous devons accueillir ici l'honorable Otto Lang, ministre des Transports mais malheureusement il est un peu en retard car il a dû participer à une réunion importante du Cabinet si je comprends bien. J'invite donc le secrétaire parlementaire à s'avancer et nous pourrons, si vous le voulez, nous lancer dans l'étude générale du budget ou des questions que vous voudriez poser en attendant l'arrivée du ministre. Je crois comprendre que le ministre aura une brève déclaration à faire au Comité.

Tout le monde connaît M. Ralph Goodale, secrétaire parlementaire du ministre des Transports et le sous-ministre, M. Cloutier.

M. Ralph Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, comme vous l'avez indiqué, le ministre est retenu et ne pourra arriver que dans 10 ou 12 minutes. Il s'attendait à arriver au comité vers 11 h 45 environ. Il espère que les honorables députés sauront se contenter de notre présence entretemps. Comme vous l'avez indiqué, M. Lang aimerait prononcer une brève déclaration devant les membres du Comité dès son arrivée, mais peut-être qu'entre-temps si les membres veulent poser des questions d'ordre général au sous-ministre, M. Cloutier, ou à moi-même, nous serons heureux de tenter d'y répondre.

Le président: Si vous avez le Budget supplémentaire avec vous, vous verrez à la page 125 les crédits 1a et 10a—je crois que vous en avez peut-être une liste—L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 59a, 60a, L76a, 85a, 91a, 105a et 5a.

[*Texte*]

I believe there are responsible officials from all the departments who might be able to answer your questions if you have any. I have Mr. Watson . . .

Mr. Collenette: Mr. Chairman, can we have two rounds, one for the Parliamentary Secretary and one for the Minister? Can we signify our intent to question either at two distinct rounds?

The Chairman: We always have the same problem. We are limited as to time. If time permits, I have no objection on that at all.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I think it would be useful, since the Arctic Class 2 icebreaking cargo vessel is Vote 10a, to get on the record the progress report on that and a prediction as to when it is likely to be underway.

The Chairman: You are asking a question on—?

Mr. Watson: On the Arctic Class 2 icebreaking cargo vessel. I believe it is covered by the Supplementary Estimate, is it not? Vote 10a?

The Chairman: You want some information on Vote 10a, Marine Transportation?

Mr. Watson: It is under marine transportation, but I want it specifically on the Arctic Class 2 icebreaking cargo vessel, just simply a progress report on that.

The Chairman: Mr. Cloutier, do you have any information on that? Go ahead, Sir.

Mr. S. Cloutier (Deputy Minister): Yes, sir. Everything is poised to start the implementation of this program with the passage of this estimate item. The estimate item would authorize the Governor in Council to enter into an agreement and the Governor in Council would have the authority to do so once this estimate item is passed.

Mr. Watson: I realize that, but what sort of a prediction, what sort of a path of construction and so on are you predicting?

Mr. Cloutier: Construction would start just about forthwith after the passage of this and the estimated completion date for the vessel is the spring of 1978.

Mr. Watson: The spring of 1978 and it will be a vessel which will be capable of carrying both dry cargo and liquid cargo?

Mr. Cloutier: Not liquid cargo.

Mr. Watson: Not liquid cargo.

Mr. Forrestall: May I ask a supplementary to that, Mr. Chairman?

The Chairman: Is that all, Mr. Watson?

Mr. Watson: Yes, that is all, for the time being.

The Chairman: I have a list, and I think that might be the easiest way. Mr. Hnatyshyn next please.

Mr. Hnatyshyn: I just want to introduce my line of questioning as something of interest to the parliamentary secretary and myself, coming from Saskatchewan and in connection with that we call the famous SKY WEST project. I see the Minister is coming in now so we can . . .

[*Interprétation*]

Je crois qu'il y a ici des responsables de tous les ministères qui sauront peut-être répondre à vos questions si vous en avez. Il y a ici M. Watson . . .

M. Collenette: Monsieur le président, est-ce qu'il sera possible d'avoir deux tours de questions, l'un s'adressant au secrétaire parlementaire et l'autre au ministre? Nous pourrions peut-être vous indiquer à quel tour nous désirons poser nos questions?

Le président: Nous faisons toujours face au même problème. Nous devons respecter une limite de temps. Toutefois, si le temps nous le permet, je n'ai aucune objection à ce que l'on procède ainsi.

M. Watson: Monsieur le président, il serait peut-être utile, puisque le navire de charge brise-glace classe Artic 2 se trouve au crédit 10a, d'inscrire au compte rendu le rapport qui s'y rattache ainsi qu'une prévision de la date à laquelle ce projet sera en marche.

Le président: Vous posez une question au sujet de—?

M. Watson: Au sujet du navire de charge brise-glace classe Artic 2. Je crois qu'il est couvert dans le Budget supplémentaire? Au crédit 10a?

Le président: Vous désirez des renseignements au sujet du crédit 10a, Transports par eau?

M. Watson: C'est sous la rubrique Transports par eau, mais les renseignements que j'aimerais obtenir ont trait précisément au navire de charge brise-glace classe Artic 2, un compte rendu si vous voulez.

Le président: Monsieur Cloutier, avez-vous des renseignements à ce sujet? Vous avez la parole.

M. S. Cloutier (sous-ministre): Oui, monsieur. Tout est prêt pour la mise en marche de ce programme après l'adoption de ce poste du budget. Ce crédit investirait le gouverneur en conseil de l'autorité lui permettant de conclure un accord.

M. Watson: Je comprends cela, mais quelles sont vos prévisions quant à la construction et ainsi de suite?

M. Cloutier: La construction commencerait tout de suite après l'adoption de ce crédit et l'on prévoit que le navire sera terminé au printemps de 1978.

M. Watson: Au printemps de 1978, et ce navire sera capable de transporter les charges sèches et liquides?

M. Cloutier: Non pas les charges liquides.

M. Watson: Non pas les charges liquides.

M. Forrestall: Puis-je poser une question supplémentaire à celle-là, monsieur le président?

Le président: Est-ce tout, monsieur Watson?

M. Watson: Oui, c'est tout pour l'instant.

Le président: J'ai une liste, et je crois que ce sera la meilleure façon de procéder. M. Hnatyshyn est le suivant.

M. Hnatyshyn: Je voudrais tout simplement présenter le sujet de mes questions, qui saura intéresser particulièrement le secrétaire parlementaire ainsi que moi-même, puisque nous sommes de la Saskatchewan, et à cet égard je voudrais parler du fameux projet Skywest. Le ministre vient d'arriver ainsi nous pourrons peut-être . . .

[*Text*]

• 1135

Mr. Goodale: An auspicious arrival.

Mr. Hnatyshyn: That is right. His ears would perk up when we talk about Saskatchewan, particularly.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn, may I interrupt just for a moment, please? Maybe now that the Minister is here, if it is the Committee's wish, we could go to the Minister, to his brief statement, and then we can continue the questioning. We will start with you.

Mr. Hnatyshyn: That will be quite satisfactory.

The Chairman: Welcome, Mr. Minister, to our Committee. We have just had some questioning. If we could turn the table over to you I understand you have a brief comment to make.

Hon. Otto Emil Lang (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman. I apologize for arriving late. I was brought in by the voice of Saskatoon-Biggar and was delighted to arrive on that note.

I have a very brief few words to say because I know members will want to put questions. It is, of course, the first opportunity I have had to appear before the Committee as Minister of Transport and I look forward to many exciting times in the days ahead with the Committee.

It is certainly a vital and complex department in government. It is a time as well when we are carrying out a review of major aspects in transportation policy in Canada. We are all therefore faced with the challenge of playing a major part in developing the best possible transportation system.

We have a system that I think is a basically good one and we have taken a number of steps to improve it, but there are many things still to do. I am sure that each one of you can point to particular things where you believe a different solution is required, and I am certainly more than willing to listen and to do what I can.

I should say a word first of all about the policy framework announced by Jean Marchand, my predecessor as Minister of Transport, in June of this year. Needless to say, that policy statement, representing as it did a statement by the government as a whole, is the basis for the review that we will be continuing. There may be some aspects of it that we will want to adjust after an opportunity for further study and indeed after further reactions to the statement, but its broad outline will continue to be the basis for the new approach to transportation policy in Canada.

I will want the views of the Committee. I know that the Committee has had a number of meetings in late June and July which you were briefed on the new policy and on some of the facts and factors behind it and that you have also had an opportunity to indicate at least some of the issues of concern to you. It will be of great interest to me to see the results of the Committee's deliberations and, of course, to continue giving the support of both myself and the Ministry in your work.

The work initiated by the Transportation Task Force, which led to the June announcement of policy, will be absorbed and carried on by a new planning and development branch in the Ministry. Mr. David Kirkwood has been appointed Senior Assistant Deputy Minister in charge of this unit. He follows, therefore, the work Mr. Jim Davey was doing and succeeds him following Mr. Davey's tragic death this summer. Mr. Kirkwood will have over-all re-

[*Interpretation*]

M. Goodale: Une arrivée propice.

M. Hnatyshyn: En effet. Il tendrait l'oreille s'il nous entendait parler de la Saskatchewan.

Le président: Monsieur Hnatyshyn, puis-je vous interrompre un instant, s'il vous plaît? Maintenant que le Ministre est arrivé, si le Comité le désire, nous pourrions entendre sa déclaration puis poursuivre l'interrogatoire. Vous serez le premier à parler.

M. Hnatyshyn: Très bien.

Le président: Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue à notre Comité. On vient de poser quelques questions. Je crois comprendre que vous avez une déclaration et nous serons heureux de l'entendre.

L'honorable Otto Emil Lang (ministre des Transports): Merci, monsieur le président. Je m'excuse de mon retard. Je suis entré au moment où le représentant de Saskatoon-Biggar avait la parole et je suis heureux d'être arrivé à ce moment.

Je ne prononcerai qu'une brève déclaration car je sais que les membres voudront ensuite me poser des questions. C'est évidemment la première occasion que j'ai de comparaître devant le Comité en ma qualité de ministre des Transports et j'entrevois beaucoup de plaisir dans les jours qui viennent en rencontrant le Comité.

Mon ministère est certes vital et complexe. Nous sommes également à une époque où nous entreprenons un examen des principaux aspects de la politique des transports au Canada. Ainsi, nous devons tous relever le défi qui consiste à jouer un rôle important dans la meilleure exploitation possible du système de transport.

En principe, notre système est bon et nous avons pris de nombreuses mesures en vue de l'améliorer, mais il reste beaucoup à faire. Je suis persuadé que chacun d'entre vous saura m'indiquer les problèmes qui exigent une solution différente, et je serai heureux d'entendre vos suggestions et de faire de mon mieux.

Je devrais tout d'abord parler de la politique annoncée par Jean Marchand, mon prédécesseur au ministère des Transports, en juin de cette année. Inutile de dire qu'une déclaration de politique représentant une déclaration du gouvernement dans son ensemble, constitue la base de l'examen que nous poursuivrons. Nous voudrons peut-être en changer certains aspects après avoir étudié davantage la question ainsi que les réactions à la déclaration, mais l'exposé général continuera de constituer la base de la nouvelle politique des transports au Canada.

J'aimerais connaître les opinions des membres du Comité. Je sais que le Comité s'est réuni plusieurs fois en juin et en juillet dernier alors que l'on vous a exposé la nouvelle politique ainsi que certains des faits et des facteurs sous-tendants. Vous avez également eu l'occasion d'indiquer certaines des questions qui vous préoccupent. Les résultats des délibérations du Comité m'intéressent au plus haut point et, évidemment, j'aimerais continuer à vous accorder mon appui ainsi que celui du ministère.

Le travail mis sur pied par le comité d'étude des Transports, suite à la déclaration de juin, sera absorbé et poursuivi par une nouvelle direction de planification et de développement au Ministère. M. David Kirkwood a été nommé premier sous-ministre adjoint, à la tête de cette unité. Il continuera donc le travail que M. Jim Davey avait entrepris et succède à ce dernier dont le décès tragique est survenu cet été. M. Kirkwood sera responsable de l'examen

[*Texte*]

sponsibility for the transportation policy review and, of course, will be available to the Committee as required.

As a possible continuing Ministry contribution to your work, there is planned a series of presentations in which again we will attempt to put before you material that we think will be useful to you in reacting to questions that arise about transportation policy and at the same time respond to some of the problems and issues in which you have, in the previous meetings, expressed a particular interest. We will try to provide as much information to you as possible, although of course in some cases we will be dealing with areas where policy decisions have not yet been taken by the government. We will try, however, to explain the problems as we see them and the factors that have to be taken into consideration in arriving at the policy results.

It will be our hope to introduce fairly early in 1976 two pieces of legislation that, hopefully, will then come to the Committee as a basis for some very specific policy analysis. One of those pieces of legislation is a new act in relation to Air Canada, its structure and financing and its relationship to the government. The second will be the first in what is likely to be a series of amendments to the National Transportation Act.

• 1140

There are tremendous inter-related issues arising in connection with the National Transportation Act, and the over-all review will take a long time. It is our intention, rather than to await the complete review and all of the changes that may be proposed to that act, to come forward with a first package, which deals with certain specific matters, with the intention of following that up with another, or other, later series of amendments as the work further develops.

That, I think Mr. Chairman, is a broad outline of where we stand. Of course, I will be delighted to answer any questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Lang. We might proceed with the questioning. Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Thank you, Mr. Chairman. I would like to take this opportunity of welcoming the Minister on this first occasion as Minister of Transport before the Committee. I hope and trust that the mutual deliberations will, in fact, bear fruit. The interest of all of us on this Committee is to attempt, in a constructive way, to make improvements in the transportation area.

I had just started to make reference, with respect to the supplementary estimates, to the item related to Skywest. By way of background, I refer to the fact that the Prime Minister during the last election campaign, on May 23, had indicated that he was, in effect, announcing approval in principle to the provision of air services linking Winnipeg, Brandon, Dauphin, Yorkton and Saskatoon, as a test of possible new third-level air policies. From what the Minister has said, both from what he has alluded to in his opening remarks and has said in press reports, he is in fact going through the process of reassessing the air transportation policy in Canada and the relationship with Air Canada, regional air carriers, and other domestic air carriers in Canada. I want also to refer the Minister to the report today in the press with respect to the Air Transportation Committee's rejection of the application by Skywest

[*Interprétation*]

général de la politique des transports évidemment et il pourra comparaître devant le Comité sur demande.

Afin de continuer de collaborer avec vos travaux, le Ministère prévoit préparer une série de mémoires qui pourront sans doute vous aider à répondre aux questions relatives la politique des transports et à la fois, régler certains des problèmes envers lesquels vous avez manifesté un intérêt particulier au cours des réunions précédentes. Nous tenterons de vous fournir autant de renseignements que possible, bien que dans certains cas nous traiterons des questions relativement auxquelles le gouvernement n'a pas encore pris de décision. Nous tenterons toutefois d'expliquer les problèmes au fur et à mesure qu'ils se présenteront et les facteurs dont il faut tenir compte afin d'atteindre les objectifs de la politique.

Nous espérons présenter au début de l'année 1976 deux projets de loi qui, nous l'espérons, seront renvoyés au Comité pour lui servir de base à certaines analyses très précises. L'une de ces lois est une nouvelle loi relative à Air Canada, sa structure et son financement ainsi que ses rapports avec le gouvernement. La deuxième sera la première de ce qui sera vraisemblablement une série d'amendements à la Loi nationale sur les transports.

Il y a un très grand nombre de questions reliées entre elles soulevées dans le cadre de la Loi nationale sur les transports, et la revue d'ensemble demandera beaucoup de temps. Plutôt que d'attendre la fin de l'examen complet ainsi que les modifications qui seront peut-être proposées à la loi, nous avons l'intention de présenter une première série d'amendements traitant certains aspects précis, et de la faire suivre d'une ou plusieurs autres séries d'amendements au fur et à mesure que se dérouleront les travaux.

C'est là, monsieur le président, un résumé général de notre position. Évidemment, je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lang. Nous pouvons peut-être continuer maintenant le tour des questions. Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord saisir l'occasion de souhaiter la bienvenue au ministre qui comparaît pour la première fois devant le Comité à titre de ministre des Transports. J'espère que nos délibérations sauront porter fruits. Tous les membres de ce Comité s'intéressent tout d'abord à apporter des améliorations au domaine des transports.

Je venais justement de faire allusion au poste concernant Skywest dans le budget supplémentaire. Je pourrais peut-être tout d'abord vous rappeler que le premier ministre, lors de la dernière campagne électorale, le 23 mai, a indiqué en fait qu'il annonçait l'approbation en principe, les dispositions visant à assurer un service aérien entre Winnipeg, Brandon, Dauphin, Yorkton et Saskatoon, à titre expérimental. D'après la déclaration du ministre, dans ses observations préliminaires et ses communiqués, il est en fait en train de réévaluer le processus de la politique de transport aérien au Canada et les rapports entre Air Canada, les sociétés de transport aérien régionales et d'autres sociétés de transport aérien canadiennes. J'aimerais également renvoyer le ministre au rapport paru dans les journaux aujourd'hui en ce qui concerne le rejet par le comité du transport aérien de la demande présentée par

[*Text*]

Limited on their application for authority to operate this regional air route. The Skywest lawyer indicated, in the course of those hearings, that the Transport Minister, Otto Lang, had yet to confirm the agreement confirming Ottawa's participation. I wonder if the Minister could tell us whether or not the fact that this approval and the agreements have not yet been confirmed in this area is significant, in the sense that he is withholding approval or the signing of this agreement in the over-all picture of reviewing the total regional air-carrier structure in Canada? Or is this a specific change of mind, as far as the government is concerned with respect to the Skywest proposal?

Mr. Lang: It really is neither a change of mind nor is it tied in in any way with the over-all review. Inevitably a number of things of a specific nature go forward while the review is under way without waiting for the review to be concluded. It is not a change of mind either, in the sense that we have had discussions with the two provinces directly involved and reached an understanding about the kind of contribution we might make and the kind of burden they might bear. The major part of our contribution was to be the purchase of two specific aircraft and the making of them available to the service. Our actual delay in completing the purchase is really in order that we may be sure that there is an arrangement whereby the airplanes will be flying if we do purchase them; that involves the CTC and the licensing procedure.

Mr. Hnatyshyn: The supplementary estimates indicate the estimated total cost of the Skywest project as being in the vicinity of $3,350,000. Is the Minister in a position to assure the Committee that this will be the total cost of this project? Secondly, is he saying to the Committee that the agreement, in principle, still stands and that the Skywest proposal will go ahead so far as the federal government is concerned?

• 1145

Mr. Lang: I want to be a little careful in speaking about the exact application, because it is a matter before the CTC and indeed was simply postponed or adjourned rather than finally dealt with.

Our arrangement is to move to provide the two aircraft to a service. The actual determination to use the SKY WEST vehicle may or may not be an essential part of that. It really is not in our original plan, but we still are in the position where there is a service ready to operate of the sort we have been talking about with the provinces. To serve the cities in question, we would provide the aircraft.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, the Prime Minister again during the last election indicated that he was going to ask Air Canada, the Manitoba government and other western provinces to co-operate in discussing the third-level air service concept and put some discussions into effect. I wonder whether Air Canada has in fact carried out those consultations with other provinces and what progress there is in that area.

Mr. Lang: I believe this was done directly between the ministry and the provinces, rather than by involving Air Canada in this particular venture.

[*Interpretation*]

Skywest Limited en vue d'exploiter cette route aérienne régionale. L'avocat de la Skywest a indiqué, au cours de ces audiences, que le ministre des Transports, Otto Lang, n'avait pas encore confirmé l'entente corroborant la participation d'Ottawa. Je me demande si le ministre pourrait nous dire si le fait que cette approbation et ces ententes n'aient pas encore été confirmées à cet égard a une importance ou non, à savoir qu'il retarde l'approbation ou la signature de cet accord en vue de revoir l'ensemble de la structure des transports aériens régionaux au Canada? Ou alors le gouvernement a-t-il tout simplement changé d'idée en ce qui concerne la proposition de Skywest?

M. Lang: Nous n'avons pas changé d'idée et le délai n'a rien à voir avec l'examen d'ensemble. Bon nombre de projets de nature précise se poursuivront inévitablement d'ici la fin de l'examen sans devoir attendre que ce dernier soit terminé. Nous n'avons pas non plus changé d'idée puisque nous avons rencontré les 2 provinces directement concernées et que nous avons atteint un accord quant à la nature de notre participation et du fardeau qu'elles devront porter. Notre rôle consiste en majeure partie à acheter 2 aéronefs pour les mettre en service. Nous n'avons pas encore conclu notre marché afin de nous assurer que ces aéronefs seront effectivement mis en service si nous les achetons; la CCT et les modalités d'autorisation sont en partie responsables.

M. Hnatyshyn: Selon le budget supplémentaire, le coût global prévu du projet Skywest sera de l'ordre de $3,350,000. Est-ce que le Ministre peut assurer au Comité que ce sont là tous les frais de ce projet? En deuxième lieu, est-ce qu'il peut affirmer au Comité que l'accord, en principe, est toujours valable et que le gouvernement fédéral donnera suite de son côté à cette proposition de Skywest?

M. Lang: Je me montrerai prudent au point de vue application car la question est en instance devant la CCT et qu'il y a eu remise à plus tard ou ajournement plutôt que solution définitive.

L'accord prévoit que nous fournirons deux appareils. Le fait que nous déciderons d'utiliser Skywest n'est peut-être pas partie essentielle de cet accord car ce n'était pas prévu dans le plan à l'origine, mais un tel service est prêt à fonctionner et nous avons eu des pourparlers avec les provinces à ce sujet. De toute façon, nous fournirons les avions nécessaires pour desservir les villes en question.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, le Premier ministre a indiqué au cours de la dernière élection qu'il allait demander à Air Canada, au gouvernement du Manitoba et aux autres provinces de l'Ouest de collaborer dans l'optique de l'établissement de ce troisième niveau de service aérien et il devait y avoir des pourparlers à ce sujet. Je me demande si du côté d'Air Canada ces pourparlers ont eu lieu avec les autres provinces et quels sont les progrès réalisés dans ce domaine.

M. Lang: Je crois que ces pourparlers ont eu lieu directement entre le Ministre et les provinces plutôt qu'entre Air Canada et les provinces.

[*Texte*]

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I wonder whether the Minister then would possibly give us some information or elaborate on the position the government will be taking with regard to the present situation and with regard to competition with Air Canada on a domestic basis and the present regulations.

I raised this matter with him in the House of Commons, and the following weekend I noticed he was quoted in Montreal as saying that the government is in fact looking at changing the regulations that now limit competition by regional air carriers and CP Air, for example, on the domestic front. I wonder whether the Minister can give us assurance that there will be a change to provide for a greater degree of transportation competition within Canada with Air Canada and that the regulations under which the CTC now operates will be amended to that end?

Mr. Lang: Perhaps I can only go this far, Mr. Chairman, to indicate the broad philosophic thrusts which I see being implemented. The actual action choices, which may flow from those thrusts, will be determined later. I would not want to forecast them with any precision now.

We have been speaking about a philosophy where we would have an Air Canada which would be profit-oriented and which would be structured on a basis so that it could operate in that way competitively against other airlines. We have also spoken about a philosophy, when we expect a particular service to be performed which in no way could be performed on a commercial basis, where we should expect to pay a part of the cost in order to render it equivalent to a commercial operation—such things as remote services and so on.

Those are the broad philosophic thrusts. Now the actual specific question that arises from that is the degree to which you allow one or other of the airlines to increase its share by competition against the others, and the extent to which you offer the chance to perform some of the subsidized services to airlines other than Air Canada. These are all possibilities that seem to me to open up, but I cannot say that we have taken a specific decision to do those things. They simply are consistent with that philosophic thrust.

Mr. Hnatyshyn: I wonder whether the Minister would let the Committee know whether or not the policy direction in which is he is now thinking will extend to international flights, as far as availability of international flights to regional air carriers are concerned. I do not know if that term is appropriate—but whether or not, the regional air carriers or CP Air, for example, will be allowed to get a larger share of the international trade to and from Canada.

• 1150

Mr. Lang: That really is too far ahead in the forecast for me to comment on. We have now two airlines involved in a major way in international flying. It creates some complications as you add to the numbers of airlines who engage in that business. Whether that nay be possible in a very limited way and yet not become a three or four airline international competition is a question that I could see being answered affirmatively, but I really would not want to forecast that far.

[*Interprétation*]

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, le Ministre pourrait-il nous donner des détails plus précis sur la position actuelle du gouvernement et sur la concurrence avec Air Canada ainsi que sur les règlements actuels?

J'ai posé au Ministre cette question à la Chambre des communes et la fin de semaine suivante j'ai remarqué à Montréal qu'on avait cité des paroles du Ministre qui a indiqué qu'en fait il examinait la possibilité de changer les règlements limitant actuellement la concurrence que peuvent faire les transporteurs aériens régionaux et CPR au Canada. Je me demande si le Ministre peut nous promettre qu'il y aura pour Air Canada plus de concurrence chez nous et que les règlements appliqués par la Commission canadienne des transports seront modifiés en ce sens?

M. Lang: Dois-je simplement me limiter au principe général dans l'application découlant des choix qui seront faits plus tard car je ne puis les prévoir avec précision pour l'instant.

Notre idée, c'est qu'Air Canada doit revenir rentable et être structuré de façon à pouvoir concurrencer les autres lignes aériennes. Nous avons aussi comme principe que lorsqu'un service doit être fourni et qu'il ne peut pas être donné sur une base commerciale, alors nous participerons aux frais nécessaires. Je cite comme exemple les services pour des régions éloignées, et.

Voilà les grandes tendances qui se font jour. Mais, nous avons cette question qui se pose, savoir jusqu'à quel point on permettra à l'une ou l'autre des lignes aériennes d'accroître leurs possibilités de concurrence avec Air Canada et aussi jusqu'à quel point on pourra offrir à ces autres lignes la possibilité de fournir des services subventionnés. Il y a toutes sortes de voies qui semblent ouvertes en ce sens mais je ne puis affirmer que nous avons pris une décision dans ce cas. Ces possibilités cadrent simplement avec la tendance de notre idée.

M. Hnatyshyn: Je me demande si le Ministre pourrait indiquer au Comité si l'orientation de sa politique actuelle englobera les vols internationaux c'est-à-dire si l'on permettra aux transporteurs aériens régionaux en cause d'assurer des vols internationaux? Je ne sais pas si ce terme est bien choisi, mais qu'il le soit ou pas, les transporteurs aériens régionaux ou CPR, par exemple se verront attribuer une part plus grande du commerce international vers le Canada et en provenance du Canada.

M. Lang: Les prévisions sont trop avancées pour pouvoir commenter ceci. Nous avons deux services de transport aériens largement engagés sur le plan international. Cela crée certaines complications que vous ajouterez au nombre des lignes de transport dans cette affaire. Que ce soit possible de façon limitée et que cela ne devienne pas une concurrence internationale entre trois ou quatre lignes aériennes est une question à laquelle on pourrait répondre par l'affirmative, mais vraiment je ne voudrais pas prévoir à si long terme.

[*Text*]

Mr. Hnatyshyn: I have one final question, Mr. Chairman.

The Chairman: Your last question, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: I wonder whether the Minister is now in a position to tell the Committee the time parameter when we might expect the appointment of a new Head of Air Canada.

Mr. Lang: I hope, without too many days' having passed, that may be possible. It is always difficult to predict when a decision will be made, when the various factors that lead you not to be able to make it today are still complicated.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I, too, would welcome the Minister to his new responsibilities and hope that he brings to it the same forcefulness that he brought to his previous, very senior portfolio.

An hon. Member: Is this a junior portfolio?

Another hon. Member: He is talking about the Wheat Board.

Mr. Forrestall: I will not qualify that. We have a couple of interesting things. I wish him well and certainly we will do our part to assist him in those programs that appear to be meaningful in the over-all objectives which he has set forward and with which we have a tendency to agree. I hope he will be as co-operative with us as we will be with him.

Mr. Chairman, I wonder whether I might look to the Arctic for a moment or two. Back in July when the details of the reduction in spending were listed—I think they were tabled in the House early in July—among those votes was a $5 million vote dealing with the two Arctic icebreakers. So there be no confusion in respect of the supplementary estimate in front of us, was that, in fact, one of those other two boats?

Mr. Lang: No.

Mr. Forrestall: It was not.

Mr. Lang: No.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, does the Minister not see some contradiction here? We cancelled two. Are we shifting funds from one program to another program? If so, it seems to me, as worthwhile as the federal commerce effort is, and as very, very necessary as it is for us to get on with this or we will be so far behind, it will be impossible, it is equally important that we get on with the ice-breaking capacity, the escort capacity the channel control capacities, so on and so forth. Is there not some contradiction in this?

Mr. Lang: No, it does not really reflect any change in the plan in relation to ice-breaking vessels. There is a change in cash flow reflected here, but not in terms of actual . . .

[*Interpretation*]

M. Hnatyshyn: Une dernière question, monsieur le président.

Le président: Votre dernière question, monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Je me demande si le Ministre est en mesure de dire au Comité dans quel délai nous pouvons nous attendre à la nomination d'un nouveau directeur d'Air Canada.

M. Lang: Je souhaite que ce soit possible, sans que s'écoule trop de temps. Il est toujours difficile de prédire lorsqu'une décision sera prise, lorsque les différents facteurs qui vous poussent à ne pas pouvoir le faire aujourd'hui restent aussi compliqués.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je souhaite moi aussi la bienvenue au Ministre, dans ses nouvelles responsabilités et j'espère qu'il y apportera le même dynamisme que lorsqu'il remplissait ses fonctions antérieures, très importantes.

Une voix: S'agit-il ici de fonctions moins importantes?

Une voix: Il parle de la Commission du blé.

M. Forrestall: Passons. Nous avons d'autres choses intéressantes. Je lui souhaite bonne chance et nous ferons notre possible assurément pour l'aider dans ces programmes qui semblent bien s'insérer dans les objectifs globaux qu'il s'est fixés et avec lesquels nous tendons à être d'accord. J'espère qu'il sera aussi conciliant avec nous que nous le serons avec lui.

Monsieur le président, pourrions-nous diriger nos regards vers l'Arctique pour quelques instants? En juillet, lorsque les détails de la réduction des dépenses étaient enregistrés, je pense qu'ils ont été déposés à la Chambre avant juillet, parmi ces postes, il y en avait un de 5 millions de dollars concernant les deux brise-glace de l'Arctique. Pour éviter toute confusion concernant le budget supplémentaire que nous avons sous les yeux, était-ce en fait l'un de ces deux autres bateaux?

M. Lang: Non.

M. Forrestall: Cela ne l'était pas.

M. Lang: Non.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. le ministre ne voit-il pas une certaine contradiction ici? Nous en avons annulé deux. Transférons-nous des fonds d'un programme à un autre? Si c'est le cas, me semble-t-il, aussi utile que soit l'effort fédéral, et aussi nécessaire que ce soit pour nous de l'accepter ou nous serons très en retard, ce sera impossible, il est aussi important que nous nous entendions sur les possibilités de brise-glace, d'escorte, de contrôle des canaux, etc., etc. N'y a-t-il pas une certaine contradiction ici?

M. Lang: Non, cela ne reflète pas vraiment un changement dans le projet en ce qui concerne les brise-glace. Il y a un changement dans le *cash flow* ici, non pas en ce qui concerne . . .

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Are we diverting money from one program to another program?

Mr. Cloutier (Deputy Minister, Ministry of Transport): No, sir. What is happening is that the provision that was made originally for the two icebreakers was reduced simply by cash phasing. In other words, we will not spend as much in the current fiscal year as had been originally been anticipated. There was some slippage in the contract, but those two icebreakers are still under construction.

Mr. Forrestall: Do you mean the keels for those two have been laid?

Mr. Cloutier: No, the keels have not been laid, but that program is going ahead.

Mr. Forrestall: Is it going ahead?

Mr. Cloutier: Definitely.

Mr. Forrestall: The contracts are albeit reduced from some $5 million for the time being.

Mr. Cloutier: That is right.

Mr. Forrestall: That is a substantial way to slow down the program. We are going ahead now then, but this is an entirely separate program.

• 1155

Mr. Cloutier: Entirely separate.

Mr. Forrestall: Because this is $1 item to give some authority, and you indicate that the keel will be laid down very quickly, have we any idea of the total cost?

Mr. Lang: Yes. The vessel would be under $40 million.

Mr. Forrestall: Under $40 million. Who is going to build it for us and how do we go about selecting a yard to build it?

Mr. Lang: It is being built at Port Weller by CSL, I think.

Mr. Cloutier: It is a consortium of CSL, Fednav, and Leach Shipping.

Mr. Forrestall: I am sorry, who is . . .

Mr. Lang: The actual builder is Port Weller Drydocks.

Mr. Forrestall: Port Weller Drydock Company. Who are the participating private companies? You mentioned CSL?

Mr. Cloutier: Canadian Steamship, Leach Shipping, and FEDNAV.

Mr. Forrestall: Federal Navigation. I am sorry; I referred to it as Federal Commerce. It is Federal Commerce and Navigation, is it not?

Mr. Lang: They are two different names, I think.

Mr. Forrestall: Is it two different companies?

[*Interprétation*]

M. Forrestall: Transférons-nous de l'argent d'un programme à un autre?

M. Cloutier (Sous-ministre des Transports): Non, monsieur. La provision destinée à l'origine aux deux brise-glace a été réduite progressivement? En d'autres mots, nous ne dépenserons pas autant au cours de l'année financière courante que prévu. Il y a eu un certain décalage dans le contrat, mais ces deux brise-glace sont toujours en construction.

M. Forrestall: Voulez-vous dire que les quilles de ces deux bateaux ont déjà été posées?

M. Cloutier: Non, mais ce programme avance.

M. Forrestall: Avance-t-il?

M. Cloutier: Certainement.

M. Forrestall: Les contrats ont cependant été réduits de quelque 5 millions pour l'instant.

M. Cloutier: C'est exact.

M. Forrestall: C'est une façon efficace de réduire le programme, alors nous progressons mais c'est un programme tout à fait différent.

M. Cloutier: Tout à fait différent.

M. Forrestall: On se sert du crédit de $1 pour faire paraître cela au budget, vous dites que la construction va bientôt commencer et j'aimerais savoir si vous avez une idée du coût global.

M. Lang: Oui. Ce navire nous coûterait moins de 40 millions de dollars.

M. Forrestall: Moins de 40 millions. Qui va nous le construire et dans quel chantier maritime?

M. Lang: Je crois que c'est la CSL à Port Weller.

M. Cloutier: Il s'agit d'un consortium où on retrouve la CSL, *Fednav* et *Leach Shipping*.

M. Forrestall: Je suis désolé, mais qui est . . .

M. Lang: C'est la compagnie des chantiers de Port Weller qui est l'entrepreneur.

M. Forrestall: La *Port Weller Drydock Company*. Quelles sociétés privées participent à l'entreprise? Vous avez parlé de la CSL?

M. Cloutier: Les sociétés *Canadian Steamship, Leach Shipping* et *FEDNAV*.

M. Forrestall: La *Federal Navigation*. Je suis désolé; je croyais qu'elle s'appelait la *Federal Commerce*. Il s'agit de la société *Federal Commerce and Navigation* n'est-ce pas?

M. Lang: Je crois qu'il s'agit de deux raisons sociales différentes.

M. Forrestall: S'agit-il de deux sociétés différentes?

[*Text*]

Mr. Lang: No.

Mr. Cloutier: Federal Navigation.

Mr. Forrestall: Now, were public tenders called for this?

Mr. Lang: Yes, they were.

Mr. Forrestall: You were kind enough to supply us with the terms of other tendering under your ministry, sir. Mr. Chairman, may I ask if we could have tabled, for the edification of the Committee, the general procedures that were followed in the issuance of the contract?

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would have to look into that. The actual bidding was entertained by the consortium rather than directly by the government. I would have to see what is available.

Mr. Forrestall: I see. It is in fact a separate commercial adventure that we moved into respecting this northern cargo ship.

Mr. Lang: Yes. In operational terms, it will be a partnership between the government and the private sector represented by these companies.

Mr. Forrestall: I thank you. I hope we will have an opportunity to look at the procedure that was followed.

Do you think the government initiative in this particular area might relay the inference that you are planning other legislative moves respecting the protection of the Arctic? Let us not get buried in our misunderstanding of terms. Does the Minister intend to close the Canadian Arctic for Canadian interests?

Mr. Lang: I think the total question of what kind of shipping will be permitted in the North depends upon the whole development of our shipping policy, which is in the course of review. That review, however, will take some time. In the meantime, I certainly would not presume to stop other vessels from being available or used there when they may be required.

Mr. Forrestall: Are we now engaged in any consultations whatsoever with any other country respecting northern technology in shipbuilding?

Mr. Lang: That is a broad question. No doubt there was consultation relating to the building of this particular vessel and so on with other interested countries. Can you be more specific?

• 1200

Mr. Forrestall: I could imagine a dozen reasons why you might quite legitimately have to consider this. What are we going to do with the potential of the Arctic, the extract of resource that is there, the iron ore, the other minerals? We are going to sell them somewhere either in raw form or in some intermediary stage of processed form. The liquidation of natural gas—whether we are going to use that gas ourselves, or whether we are going to export it.

The Germans have been in and out of the corner of our eye, in the periphery of our view, with regard to certain of the minerals in the Arctic, for a long time now. Indeed, we have had suggestions that we have gone a long way down the road in respect of discussions with Germany at least. What I am concerned about is that, in the disposal of any of our extractive ores in the north, the ore be taken out of Canada in Canadian ships. In this narrower context, are we presently involved in any discussions with Germany which might lead to their capacity to remove any of the extractive industries from the north to their own country in their own ships?

[*Interpretation*]

M. Lang: Non.

M. Cloutier: C'est la *Federal Navigation*.

M. Forrestall: A-t-on fait des appels d'offres?

M. Lang: Oui.

M. Forrestall: Vous nous avez déjà donné les détails concernant d'autres appels d'offres faits par votre ministère, monsieur. Monsieur le président, pourrais-je demander au ministre, pour la gouverne du Comité, de nous faire connaître la façon générale dont on s'y est pris pour accorder le contrat?

M. Lang: Monsieur le président, j'étudierai la question. La soumission a été faite par le consortium plutôt que directement par le gouvernement. Je devrai voir quels détails je puis avoir à ce sujet.

M. Forrestall: Je comprends. Cette question de cargos pour les eaux du Nord est, en vérité, une entreprise commerciale distincte.

M. Lang: Oui. Du côté pratique, il s'agit d'une association du gouvernement et du secteur privé représentée par ces sociétés.

M. Forrestall: Je vous remercie. J'espère que nous aurons l'occasion d'étudier la façon dont les contrats ont été adjugés.

Si l'on se fie à l'initiative du gouvernement en ce domaine précis, peut-on en déduire que vous prévoyez adopter certaines autres mesures législatives concernant la protection de l'Arctique? Comprenons-nous bien. Le ministre entend-il fermer les portes de l'Arctique aux intérêts étrangers?

M. Lang: Pour savoir qui aura droit de faire du transport dans le Nord, nous devons avoir une politique de transport maritime et cette question est à l'étude à l'heure actuelle. On devra y consacrer un certain temps. En attendant les conclusions de cette étude, je ne prendrai pas sur moi d'empêcher d'autres navires d'y naviguer ou d'y travailler si le besoin s'en fait sentir.

M. Forrestall: Consultons-nous, à l'heure actuelle, d'autres pays en matière de technique de construction de navires destinés à ces régions?

M. Lang: C'est une question plutôt vaste. Il y a bien eu consultations concernant la construction de ce navire précis auprès d'autres pays intéressés. Pouvez-vous préciser?

M. Forrestall: Il y a des douzaines de raisons qui peuvent vous pousser à étudier cette question. Qu'allons-nous faire du potentiel de l'Arctique, du produit de ses ressources, du minerai de fer et des autres matières premières qu'on peut y trouver? Nous allons les vendre sous forme de matières premières ou de produits partiellement finis. Nous devrons liquéfier le gaz naturel, que ce soit pour nous en servir nous-mêmes ou l'exporter.

Les Allemands reluquent certains minerais de l'Arctique depuis longtemps déjà. On nous dit même que les négociations vont bon train avec l'Allemagne, au moins. J'aimerais tout simplement voir des navires canadiens transporter les minerais qu'on pourrait exporter du Nord canadien. De façon plus précise, nos pourparlers avec l'Allemagne sont-ils rendus au point où nous permettrions à ce pays de transporter le minerai venant du Nord canadien dans ses propres navires?

[*Texte*]

Mr. Lang: We are really looking more positively at the question of what we should have available in order to meet the challenge of moving those goods. We have some technological agreements with a couple of countries, and I think Germany is one of them; but the actual development listed here, the building of the Arctic Class II ice-breaking cargo vessel, is itself a new venture. It is being done in Canada, which will improve our understanding and knowledge of the technique and the challenges of construction, and may lead us to further steps which will allow us to have the capacity to move the product in our own ships.

Mr. Forrestall: There is no question that we welcome the technological effort you are making under the consortium and with federal support. However, I suggest to the Minister, Mr. Chairman, that very soon we will be out of this century; the next 25 years will go by very quickly. Whatever little privilege has been afforded me with regard to public service, I would not want to leave the House of Commons knowing that we had done nothing to close the north; to protect this resource for Canadian use; to restrict it to Canadian use; to exercise through Canadian use the absolute control of Canadian law.

I fail sometimes to see why the Minister hesitates. The simple position is that this is a desirable objective for Canadians. Are we moving towards that? Are we moving towards this as a desirable objective? Or, for the foreseeable future, do we have some other policy?

Mr. Lang: We have shown in the amendments presently before the House and this Committee, the maritime code, some steps in the direction of Canadian merchant shipping. We can only go farther than that when we see the whole picture of how we would acquire the necessary vessels. That is the long review which is under way. We are not yet in a position to say such and such a percentage of goods moving out of Canada should move in Canadian vessels.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I have two specific areas I would like to deal with right now, and perhaps a lengthy preamble to a question.

Mr. Campbell, who is Vice-President of Passenger Marketing of the Canadian National Railway, recently stated that CN is unable to maintain, let alone improve, passenger rail service because the government has not allocated enough money for capital expenditures to cover rolling stock. In fact, according to Mr. Campbell 10 per cent of CN's equipment becomes inoperable each year due to an inability to continually make repairs.

As you know, in the election campaign our party campaigned on a platform which did include the improvement of passenger rail transport. Your predecessor was rather vocal on this, but it appears that you departed from this policy in a recent statement you made in an interview on CFRB in Toronto, the standard broadcast news system. In leading up to the question, I would like to draw your attention to page 130 of the Supplementary Estimates (A), which is Vote L76a. Here you also, I see, aim to make capital expenditures up to $240 million providing no more

[*Interprétation*]

M. Lang: Ce qui importe, c'est de savoir ce que nous devrions avoir à notre disposition pour effectuer ce genre de transport. La technique fait l'objet de quelques accords avec certains pays et je crois que l'Allemagne est du nombre; cependant, en ce qui concerne la construction du cargo brise-glace classe Arctique II, c'est tout à fait nouveau. C'est une réalisation canadienne qui augmentera nos connaissances dans les domaines de la technique et de la construction et nous donnera une certaine avance lorsqu'il s'agira d'assurer le transport avec nos propres navires.

M. Forrestall: Il est important que nous fassions de tels efforts au niveau de la technique, et on ne peut que féliciter le gouvernement fédéral d'y prendre part avec le consortium. Cependant, monsieur le président, j'aimerais rappeler au Ministre que nous serons bientôt au XXI[e] siècle et que les vingt-cinq prochaines années passeront très vite. J'ai eu le privilège de servir le public, et je ne voudrais pas partir de la Chambre des communes sachant que nous n'avions rien fait pour nous assurer l'exclusivité dans le Nord; pour protéger cette ressource pour les Canadiens; pour donner l'exclusivité au Canada; enfin, pour y assurer le règne de la loi canadienne par notre présence.

Franchement, je ne vois pas pourquoi le Ministre hésite de temps à autre. C'est simple: cet objectif est à l'avantage de tous les Canadiens. Essayons-nous d'atteindre cet objectif? Désirons-nous vraiment l'atteindre? Ou quelqu'autre politique nous attend-elle pour l'avenir immédiat?

M. Lang: Grâce aux amendements qu'étudie actuellement la Chambre et ce Comité, c'est-à-dire le code maritime, il est évident que nous faisons quelque chose pour la marine marchande canadienne. Nous ne pourrons aller plus loin que lorsque nous saurons vraiment comment nous allons acquérir les navires nécessaires. Cela fera l'objet d'une longue étude qui, par ailleurs, est déjà commencé. Nous ne sommes pas encore en mesure de prévoir quel pourcentage d'exportation canadienne devrait être transportée par des navires canadiens.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'ai deux questions précises à soulever après ce qu'on pourrait qualifier d'un long préambule.

M. Campbell, qui est vice-président de la commercialisation des services aux passagers du CN, a déclaré récemment qu'il était impossible pour cette société d'assurer le maintien au niveau actuel, il n'est donc pas question d'amélioration, des services aux passagers parce que le gouvernement n'accorde pas suffisamment de fonsd à la société pour qu'elle puisse remplacer son matériel roulant. D'après M. Campbell, 10 p 100 du matériel du CN est laissé pour compte chaque année puisqu'il est impossible d'en assurer l'entretien.

Comme vous le savez, pendant la campagne électorale notre parti disait qu'il voulait améliorer le service aux passagers offert par les chemins de fer. Votre prédécesseur avait également ses idées à ce sujet, mais il semble que vous ne suivez pas sa politique si on se fie à une déclaration que vous avez faite pendant une entrevue à la station CFRB à Toronto, pendant une émission d'actualité. Pour préciser la question, j'aimerais attirer votre attention sur la page 131 du budget supplémentaire (A) au crédit L76a. Vous entendez faire des dépenses de 240 millions de dollars

[*Text*]

than 25 per cent of such is actually committed by the railways presumably in fiscal 1975-76 and the balance raised in the market. In other words, you are authorizing the company to make expenditures knowing perhaps they do not have the resources to make these expenditures.

• 1205

Then we come to—I will try to develop this question—Page 126. You ask for an additional $1,470,000 for a non-budgetary item to add to the $154 million already committed or previously estimated for new capital projects, airports planned for Montreal and Toronto, but it was my impression that we had suspended all capital expenditures for the Pickering Airport. In fact, as the Prime Minister said, we have $400 million that supposedly is kicking around.

My first question to you is, how can we expect the railways to improve passenger traffic if we cannot give them the resources to make expenditures for capital equipment? We are losing valuable time. In fact I think we are now three or four years behind the Amtrak system in the United States. Amtrak was particularly well poised to take advantage of the energy crisis; yet we seem to be slipping behind. That is my first question.

Mr. Lang: If I can deal briefly with your second question in regard to the airport expenditure, that is largely an increase in expenditures for security at operating airports rather than any new capital expropriation.

In the case of passenger service . . .

Mr. Collenette: Excuse me, Mr. Minister. It says on Page 126 that in respect of—I am sorry. I was looking at Vancouver.

Mr. Lang: In the case of passenger services, I think it is clear that it would be very difficult to have the railways put the proper passenger equipment into service with the kind of arrangement we now have where we only pay 80 per cent of their losses on passenger service and thereby force them in effect to find some of the money for their operations from elsewhere and therefore always indeed lead them to want to minimize their losses. The only way they can really do that is by minimizing service; cutting the over-all loss by cutting down service.

We will be reviewing that whole relationship we have with the railways and the way in which we can create an appropriate incentive for them to put proper equipment in where we insist, as a matter of policy, that they maintain passenger services. Of course, we will have to do some critical examination of how much passenger service is retained because of the cost involved. We have had some developments in Canada, of course, some new train services, the *Turbo* and the like, which help to point to some of the advantages and possibilities, but we certainly are facing up to this question of how we give the railways the proper incentive, and I expect us to make some decisions and announcements about this in the fairly near future.

Mr. Collenette: There is one argument that has been used, that this subject is being studied to death. I am encouraged by what you said, that we could have some general direction shortly on it.

[*Interpretation*]

pourvu que pas plus de 25 p. 100 de cette somme ne viennent des chemins de fer au cours de l'exercice financier 1975-1976 et que le solde provienne du marché. En d'autres termes, vous accordez à cette société le droit de faire certaines dépenses, bien que vous sachiez qu'elle n'a pas les moyens.

Je vais maintenant tenter de vous expliquer le problème qui se pose à la page 127. Vous exigez un surplus de 1,470 million pour un poste non budgétaire en plus des 154 millions de dollars déjà prévus pour les nouveaux projets—les aérogares de Montréal et de Toronto—mais j'ai cru comprendre que toutes les dépenses pour l'aérogare de Pickering avaient été suspendues. Comme l'a déclaré le premier ministre, le gouvernement a 400 millions à sa disposition.

Comment pouvons-nous nous attendre à ce que les chemins de fer apportent des améliorations au service des voyageurs s'ils n'ont pas les ressources nécessaires pour acheter du nouveau matériel? Nous perdons du temps de cette façon. En fait, nous sommes en retard de 3 ou 4 ans sur les États-Unis en ce qui concerne le système Amtrak. Le système Amtrak est bien placé pour profiter de la crise de l'énergie; toutefois, nous perdons du terrain. C'est ma première question.

M. Lang: J'aimerais répondre à votre deuxième question au sujet des aérogares. Il s'agit d'une augmentation de dépenses pour la sécurité aux aérogares plutôt que de nouvelles dépenses.

Pour ce qui est du service des voyageurs . . .

M. Collenette: Je m'excuse, monsieur le ministre. A la page 127, on déclare qu'en ce qui a trait au . . .Je m'excuse, il s'agit de Vancouver.

M. Lang: Pour ce qui est des services aux voyageurs, il est clair qu'il serait très difficile de demander aux chemins de fer de mettre au point de tels services puisqu'aux termes de l'accord actuel, nous ne défrayons que 80 p. 100 de leurs pertes à ce chapitre. Nous les obligeons donc à chercher des capitaux ailleurs. De cette façon, nous les encourageons à diminuer leurs pertes. Et la seule façon de diminuer leurs pertes, c'est de diminuer les services aux voyageurs; diminution des pertes en diminuant les services.

Nous étudierons les relations entre le gouvernement fédéral et les chemins de fer et nous tenterons de les encourager à fournir de bons services là où la politique gouvernementale l'exige. Bien entendu, il faudra examiner la situation d'un œil critique afin de déterminer le volume des services aux voyageurs qui doit être maintenu, puisqu'il s'agit d'une question de frais. Il y a eu certains progrès au Canada—de nouveaux services ferroviaires, le Turbo et ainsi de suite—qui soulignent les avantages et les possibilités, mais nous devons voir ce qu'il faut faire en vue d'encourager les chemins de fer à continuer de cette façon. Le gouvernement prendra une décision à ce sujet et je m'attends à ce qu'il y ait une déclaration gouvernementale à cet effet sous peu.

M. Collenette: On a dit que l'on allait épuiser le sujet. Vos propos sont encourageants puisque nous pouvons nous attendre à des directives générales sous peu.

[*Texte*]

The next item, which is part and parcel of the same thing, is the STOL program. In April of 1973 the U.S. Civil Aeronautics Board dropped the plan for a STOL inter-city service due to poor community response and lack of suitable planes. American Airlines, which was one of the original proponents—and we all know how private airlines operate; they want principally to make a profit—said it would be financially risky. Yet we have had a $25 million demonstration program of STOL between Ottawa and Montreal operating perhaps under very artificial conditions.

I would like to know, first of all, if STOL is really worth developing. Is it destined to become perhaps the Bricklin of the Canadian aerospace industry? In terms of money, I believe as my bias indicated in the first question, that we should be looking more towards financing passenger rail traffic in the heavy corridors and not going ahead with the-7 program or giving the rights to NORDAIR for the Toronto-Montreal-Ottawa service. If the government has no funds to allocate to the railways, as you say this is being reviewed. How can we justify such things as a $50 million low interest loan to Mexico to buy Canadian-made passenger rolling stock, the $75 million I think it was that you announced last week to de Havilland for the STOL program, and coming back to a non-operational expense but rather capital expense at Toronto International Airport, I understand the new parking terminal is costing $127.5 million. It seems to me there is money around for certain projects but not for others.

• 1210

Mr. Lang: I think one does have to distinguish between projects which are in the nature of loans and advances, and which have a specific purpose that has to justify them. The loan to Mexico to which you refer is part of an on-going export development program. The competition in the world to provide credit in order that then purchases of Canadian equipment and the encouragement of Canadian development in jobs goes on is a well-known one. I think the investment in de Havilland is itself in a rather special situation, having really more relationship to our whole industrial strategy and the development and maintenance of a particular technology there, and it has to be justified on that basis.

Airport facilities are big costs of the past which more and more in the future, in our theory, will have to be recovered from the operations of those facilities. So they are an investment in relation to the particular business of carrying passengers by air. I think the question of the STOL project may at this stage be still a matter of judgement where people can differ.

My own view is that there is a real future for the STOL operation, and that the demonstration project between here and Montreal has given us some fairly substantial information that supports that. There did appear to be a real demand for the service and a convenience found in it from people who obviously here had train and bus available to them, and indeed even car on a relatively short run.

[*Interprétation*]

Je voudrais aussi parler du programme ADAC. En avril 1973, la *Civil Aeronautics Board* des États-Unis a laissé tomber un projet d'ADAC puisque ce service interurbain n'était pas populaire auprès du public et qu'il y avait pénurie d'appareils de ce genre. *American Airlines*, une des sociétés qui avait été à l'origine de ce projet—nous savons tous que les compagnies aériennes privées sont dans les affaires pour faire des bénéfices—a déclaré qu'une telle entreprise serait hasardeuse. Toutefois, nous avons mis au point un programme ADAC entre Ottawa et Montréal qui nous coûte 25 millions de dollars et qui fonctionne dans des conditions très artificielles.

Tout d'abord, pourriez-vous me dire s'il vaut la peine de développer l'ADAC? Est-ce que l'ADAC ne deviendra pas le Bricklin de l'industrie aérospatiale du Canada? Comme je l'ai indiqué plus tôt, il me semble que nous devrions aider à financer le trafic ferroviaire dans les zones achalandées au lieu de développer le programme Dash-7 ou d'accorder à NORDAIR le service Toronto-Montréal-Ottawa. vous avez dit que cette question serait étudiée, puisque le gouvernement n'a pas d'argent pour les chemins de fer. Comment peut-on justifier par exemple un prêt de 50 millions à faible intérêt accordé au Mexique permettant à ce dernier d'acheter des wagons de passagers fabriqués au Canada, un prêt de 75 millions, je crois, que vous avez annoncé la semaine dernière, consenti à de Havilland dans le cadre du programme ADAC, et pour revenir à des frais de premier établissement plutôt que des frais d'exploitation, je crois que le nouveau terrain de stationnement de l'aéroport international de Toronto coûtera 127.5 millions. Il semble qu'il y ait suffisamment d'argent pour certains projets et non pour d'autres.

M. Lang: Je crois qu'il est nécessaire de faire la distinction entre les projets qui demandent des prêts et des avances, et qu'un objectif très précis justifie. Le prêt accordé au Mexique dont vous avez parlé entre dans le cadre d'un programme en cours pour l'expansion des exportations. Tous sont au courant de la concurrence qui existe dans le monde au niveau de l'offre du crédit afin de poursuivre les achats d'équipement canadien et de continuer à encourager l'exploitation des emplois au Canada. L'investissement dans la société de Havilland est un cas assez spécial, puisqu'il a trait en fait davantage à toute notre stratégie industrielle ainsi qu'au développement et à l'entretien d'une technologie particulière au pays, et il est donc ainsi justifié.

Les installations aéroportuaires ont entraîné des frais considérables par le passé mais à l'avenir, selon notre théorie, ces frais devront être recouvrés à partir de l'exploitation de ces installations. Il s'agit donc d'investissements dans le transport aérien des passagers. En ce qui concerne le projet ADAC, il y a encore divergeance d'opinions à cette époque.

Selon moi, l'exploitation ADAC a un avenir réel, et le projet expérimental entre Ottawa et Montréal nous a fourni pas mal de renseignements pouvant appuyer cette théorie. Ce service semble être très en demande et offre des avantages à des personnes qui auraient pu voyager par train, par autobus et même par auto et effectuer ces trajets relativement courts.

[*Text*]

The common judgement is that different modes have and will have different purposes to serve. As you arrive at a certain distance, because of the problem of time the air method of travelling will continue to be one sought out by many people. We were aware that the particular plane we were using in the STOL demonstration project was not apt to be commercially viable with the smaller number of seats in it in order to have them comfortable in the pattern of the Dash-7 of the future. But in certain runs, over perhaps somewhat longer distances, in order to offer people the opportunity to take a shorter time method of travel, I think there is a very real future for STOL.

Mr. Collenette: I have one brief question and then I will finish, Mr. Chairman. In the Toronto-Montreal run, for example, it appears to me the government's commitment is to the Dash-7, and presumably the CTC is going to licence Nordair. This is what the next step in the whole process is going to be.

It appears that the government of Canada and the taxpayers of Canada are financing a rather prestigeous or high-class form of passenger travel, which is mainly utilized as we have seen on the STOL demonstration program by civil servants and businessmen, as opposed to a mode of travel such as rail, for example, which is used by the average person.

Mr. Lang: It is not really our intention to be in the subsidizing business there. The investment in the air industry now is with an idea that it can be a profitable business. The Dash-7 has some real export potential. If the production numbers come up to a certain total, it will be a paying proposition. That is certainly what is hoped. As it is used in individual services, more and more we will expect to see those services pay for their own operations as well and not be subsidized.

The Chairman: Mr. Huntington.

Mr. Huntington: I too would like to add my congratulations to those of my colleagues on your new appointment.

I would like to finish off a little questioning on the icebreaker. Prior to the summer recess I believe the former minister announced a $35 million program for the ice breaking cargo carrier. I notice that you say now the total cost is $40 million.

Mr. Lang: I said under $40 million. It is probably in the order of $38 million.

• 1215

Mr. Huntington: Is that the total cost of the project, including research and building and everything?

Mr. Lang: That produces . . .

Mr. Huntington: That produces the ship in the water?

Mr. Lang: That is right.

Mr. Huntington: Ready for sea and cargo.

Mr. Lang: Yes.

Mr. Huntington: I notice it is a consortium. What is the nature of the $35 million or $40 million? I gather that we are paying for the total ship and the research pertaining to it.

[*Interpretation*]

Il faut cependant admettre que divers moyens de transport servent à diverses fins. A partir d'une certaine distance, l'avion continuera d'attirer de nombreuses personnes étant donné l'élément temps. Nous savions que l'aéronef dont on se servait dans le projet ADAC n'était pas apte à devenir commercialement viable étant donné le faible nombre de sièges si on voulait rendre le voyage plus confortable comme dans le Dash-7 de l'avenir. Mais pour certains parcours plus longs, l'ADAC aura un avenir réel afin de permettre aux gens de voyager dans un délai plus bref.

M. Collenette: J'aurais une brève question avant de terminer, monsieur le président. Par exemple, en ce qui concerne le parcours Toronto-Montréal, il me semble que le gouvernement s'est engagé à utiliser le Dash-7 et l'on suppose que la CCT accordera le permis à Nordair. Ce sera là le prochain pas dans le cadre du processus.

Il semble que le gouvernement du Canada et les contribuables soient en train de financer un service de passagers plutôt prestigieux où de première classe, qui servira surtout, comme l'a indiqué le programme ADAC, aux fonctionnaires et aux hommes d'affaires, par opposition à un moyen de transport tel que le rail dont se servira l'homme moyen.

M. Lang: Nous n'avons pas réellement l'intention de subventionner cette entreprise. Si nous investissons à l'heure actuelle dans l'industrie aérienne, c'est que l'on croit qu'elle sera rentable. Le Dash-7 présente de réelles possibilités en matière d'exportation. Si on le produit en nombre suffisant, ce sera rentable. Du moins c'est à espérer. Puisque l'on s'en sert dans les services particuliers, on s'attendra de plus en plus à ce que ces services paient leur propre exploitation et qu'elles n'aient plus recours aux subventions.

Le président: Monsieur Huntington.

M. Huntington: J'aimerais également vous féliciter de votre nouvelle nomination.

J'aimerais poser encore quelques questions sur le brise-glace. Avant les vacances d'été, je crois que l'ancien ministre avait annoncé un programme de 35 millions relativement aux navires de charge brise-glace. Je remarque qu'à l'heure actuelle vous indiquez que le coût global sera de 40 millions de dollars.

M. Lang: J'ai dit que le montant était inférieur à 40 millions. Il est probablement de l'ordre de 38 millions.

M. Huntington: S'agit-il là du coût global du projet, y compris la recherche et la construction et le reste?

M. Lang: Cela nous amène . . .

M. Huntington: Cela nous amène au mouillage du navire?

M. Lang: En effet.

M. Huntington: Prêt à naviguer sur la mer et à transporter les charges?

M. Lang: Oui.

M. Huntington: Je remarque qu'il s'agit d'un consortium. Quelle est la nature des 35 ou 40 millions? Si j'ai bien compris nous payons tous les frais du navire et la recherche connexe.

[*Texte*]

Mr. Lang: In fact, the consortium is building the ship initially and financing it. When we are into an operational phase a partnership arrangement will exist, with us having 51 per cent of the interest in the operations and the consortium 49 per cent.

Mr. Huntington: And the government putting up all the money.

Mr. Lang: The specific arrangement at that point may well be a lease situation in relation with the vessel.

Mr. Huntington: A lease situation from the Crown.

Mr. Lang: No, from . . .

Mr. Huntington: The consortium will have title.

Mr. Lang: Yes, the partnership.

Mr. Huntington: The partnership has title. As I understand it—I want to be clear here—the government is putting up all the money.

Mr. Lang: No, At this stage they are finding the money and building the vessel and therefore they have the title. There is a possibility under the arrangements that at a later point in time we can acquire the vessel, in which case we would acquire the title, in which case uld put up the money.

Mr. Huntington: They are borrowing money to build the vessel against a government guarantee of up to, say, $40 million for the cost of the vessel. Are they financing the building of this vessel against a government guarantee?

Mr. Lang: Mr. Illing will comment.

Mr. Roy Illing (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport): Mr. Chairman, the exact form of what will happen has not yet been determined. But the idea is to have a leasing company, not necessarily the consortium, purchase the vessel and lease it during the 15 year period of the agreement between the government and the consortium.

Mr. Huntington: The leasing company being whom?

Mr. Illing: It will depend on which company gives the most favourable rates for the lease.

Mr. Huntington: So, as I understand it then, the consortium is building a vessel which is going to cost somewhat under $40 million that they will be turning over to a leasing company and the Government of Canada has made available a guarantee of the funding for this transaction to take place.

Mr. Illing: That is essentially correct.

Mr. Huntington: What percentage of the $40 million or the $40 million-minus will the people of Canada have involved in the building of this cargo carrier?

Mr. Illing: Assuming, Mr. Chairman, that a lease is obtained, and that I believe is an entirely safe assumption, there will effectively be no dollars involved, except there will be a guarantee.

Mr. Huntington: No dollars involved but the credit of the Government of Canada is making available a ship and giving away 49 per cent equity in it to a consortium and the consortium will be paying back a leasing company.

[*Interprétation*]

M. Lang: En fait, le consortium construira le navire puis le financera. Lorsque nous entrerons dans la phase d'exploitation nous formerons une société dans laquelle nous posséderons 51 p. 100 des intérêts des exploitations et le consortium en possédera 49 p. 100.

M. Huntington: Et c'est le gouvernement qui investit tous les fonds.

M. Lang: Cet accord constitue en quelque sorte une location en ce qui concerne le navire.

M. Huntington: Une location de la Couronne?

M. Lang: Non, de . . .

M. Huntington: Le consortium sera propriétaire.

M. Lang: En effet, dans la société.

M. Huntington: La société sera propriétaire, si je comprends bien—je tiens à être précis sur ce point—le gouvernement finance le tout.

M. Lang: Non. A l'heure actuelle le consortium recueille l'argent et construit le navire et en est donc propriétaire. Il est possible, en vertu des accords, qu'à une date ultérieure, nous achetions le navire, et dans ce cas, nous deviendrions propriétaires et financerions donc le projet.

M. Huntington: Le consortium emprunte de l'argent afin de construire un navire grâce à une garantie du gouvernement allant jusqu'à 40 millions par exemple, pour le coût du navire. Est-ce qu'ils financent la construction du navire en offrant une garantie du gouvernement?

M. Lang: M. Illing pourra vous répondre.

M. Roy Illing (Administrateur, Administration du transport maritime du Canada, ministère des Transports): Monsieur le président, nous n'avons pas encore déterminé comment les choses se dérouleront. Mais le principe fondamental veut qu'une société, pas nécessairement le consortium, achète le navire et le loue pendant la période de quinze ans, durée de l'accord entre le gouvernement et le consortium.

M. Huntington: Qui sera cette société de location?

M. Illing: Tout dépendra de la société qui offrira les taux les plus intéressants.

M. Huntington: Ainsi, si j'ai bien compris, le consortium construit un navire qui coûtera un peu moins de 40 millions et qu'il remettra ensuite à une société de location et le gouvernement du Canada a prévu une garantie de financement en vue de permettre cette transaction.

M. Illing: C'est cela en principe.

M. Huntington: Quel pourcentage des 40 millions le peuple du Canada aura-t-il investi dans la construction de ce navire de charge?

M. Illing: A supposer, monsieur le président, que l'on obtient la location, et je crois qu'il n'y a aucun doute à ce sujet, le contribuable n'aura rien investi, sauf une garantie.

M. Huntington: Aucune somme d'argent ne sera investie mais le crédit du gouvernement du Canada rend possible la construction d'un navire et donne 49 p. 100 de ses actions à un consortium qui remboursera une société de location.

[*Text*]

Mr. Illing: Mr. Chairman, the Government of Canada is not giving back 49 per cent equity in the vessel. Rather, I should say, it is under specific terms but at the end of the 15 year agreement the vessel would become the property of the joint government consortium corporation, the equity in the vessel would be split 51-49 per cent, but only after all losses incurred by government, if there were losses, had been fully recompensed.

Mr. Huntington: In other words, the budget of recovery is a 15 year one and the government would then be receiving back from the leasing company the residual value of the vessel.

Mr. Illing: Fifty-one per cent, Mr. Chairman.

Mr. Huntington: Fifty-one per cent, 49 per cent with the consortium.

• 1220

Mr. Illing: But the 49 per cent for the consortium will be subject to deduction of any operating losses that were outstanding that had been accumulated by the government during the period.

Mr. Huntington: I can understand the need for this type of vessel and I can understand the wisdom of Canada participating in the design and building of it, but I would like to see more of these, if I may use the term, sweetheart deals available to other industries in Canada.

Mr. Lang: I think it is unfair to characterize it as a sweetheart deal. The arrangement is one where quite an experimental venture is involved and, while the arrangement is a complex one, it involves the consortium giving certain guarantees in relation to the use and lease rates on the vessel and generally sharing in the management. It really is a complex negotiated position between the government and the consortium and, in our view, is the best kind of deal we could expect to obtain, with industry sharing a part of the risk and also having an incentive to join in the operation.

Mr. Huntington: In the budget, is the budget of recovery guaranteed by the consortium, or is there a risk to the government?

Mr. Lang: No, there are risks to the government, certainly; indeed, there are larger risks to the government in total than to the consortium.

Mr. Huntington: Are there any risks to the consortium?

Mr. Lang: Yes.

Mr. Huntington: Could you describe those to me?

Mr. Illing: Mr. Chairman, the consortium has guaranteed for the first five years of the agreement to charter the vessel in the nonArctic period of utilization which could be, depending on how the vessel is employed, up to 345 days, but more likely would be something in the order of 250-260 days, and the consortium has guaranteed to charter it at a fixed daily rate, which is currently considerably in excess of the world charter market rate for such a vessel. Later on a further rate agreement will be negotiated to cover the latter five years of the utilization of the vessel, so the consortium is exposing itself to quite a considerable extent with that agreement. It has also agreed on a price that it would pay for the vessel during the first five years, or at the end of the first five years, if the government wished to sell the vessel to the consortium. The government has retained the option to sell it to whomever it wishes, but assuming that the vessel was not a success—and there is no reason to assume that, but assuming it was

[*Interpretation*]

M. Illing: Monsieur le président, le gouvernement du Canada ne donne pas 49 p. 100 des valeurs du navire. Je devrai dire plutôt qu'à la fin de l'accord qui durera 15 années, le navire deviendra la propriété commune du gouvernement et du consortium. Les actions du navire seront partagées à 51 et 49 p. 100, mais seulement après que toutes les pertes du gouvernement, s'il y a lieu, auront été remboursées pleinement.

M. Huntington: Autrement dit, le budget de recouvrement porte sur une période de 15 ans et le gouvernement recevra ensuite de la société le restant de la valeur du navire.

M. Illing: 51 p. 100, monsieur le président.

M. Huntington: 51 p. 100, et 49 p. 100 appartiendront au consortium.

M. Illing: Mais les 49 p. 100 du consortium feront l'objet de déduction de toutes pertes de fonctionnement en souffrance accumulées par le gouvernement pendant cette période.

M. Huntington: Je peux comprendre le besoin de ce genre de bâtiment et je peux comprendre la vertu de la participation du Canada à sa conception et à sa construction, mais j'aimerais que plus de marchés à l'amiable de ce type soient accessibles à d'autres industries canadiennes.

M. Lang: Il est injuste de dire qu'il s'agit d'un marché à l'amiable. Il s'agit d'une expérience et, bien que l'accord soit complexe, le consortium doit assurer certaines garanties pour ce qui est des tarifs d'utilisation et de location du bâtiment et de la congestion d'une manière générale. Il s'agit en réalité d'un arrangement complexe entre le gouvernement et le consortium et, à notre avis, du meilleur marché que nous puissions espérer, l'industrie partageant le risque et étant également encouragée à se joindre à l'opération.

M. Huntington: Dans le budget, le budget de recouvrement est-il garanti par le consortium, ou a-t-il un risque pour le gouvernement?

M. Lang: Non, certes il y a des risques pour le gouvernement, ils sont plus importants au total que pour le consortium.

M. Huntington: Y a-t-il des risques pour le consortium?

M. Lang: Oui.

M. Huntington: Pourriez-vous me les décrire?

M. Illing: Monsieur le président, le consortium a garanti pendant les 5 premières années de l'accord de noliser le bâtiment pendant la période d'utilisation non Arctique qui pourrait s'étendre dépendant de la manière dont le bâtiment est utilisé jusqu'à 345 jours mais vraisemblablement jusqu'à 250 ou 260 jours, et le consortium a garanti de le noliser à un tarif journalier fixe, qui dépasse considérablement les tarifs actuels mondiaux de nolisation d'un tel bâtiment. Ultérieurement un autre accord tarifaire sera négocié pour couvrir les 5 dernières années d'utilisation du bâtiment, si bien que le consortium s'expose à une extension relativement considérable de cet accord. Il a également approuvé le prix qu'il paierait pour le bâtiment pendant les 5 premières années, ou à la fin des 5 premières années, si le gouvernement souhaitait le vendre au consortium. Le gouvernement s'est réservé la possibilité de le vendre à qui il le souhaitait, mais supposons que ce bâtiment ne soit pas un succès—il n'y a aucune raison de le

[*Texte*]

not—the consortium is exposed to the extent that it is committed to buy the vessel at a substantial price.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I wanted to get on to another subject, but I find this very interesting. I wonder if the Minister could table the agreement that exists between the government, the leasing company and the consortium. I was originally led to understand that the leasing company was involved, and now I understand there is a risk to the consortium on the first five years because they are taking it at charter rates that were currently in effect, which is a sizable risk to them at the moment, and then I note that we are told there is an agreement to sell the ship in the latter five years. The ship is primarily built to remove ore from the Arctic. The mine is not developed. I guess there is a five-year development plan in the Arctic. Could I have that point clarified?

Mr. Lang: I think what you are confusing is some fall-back positions which have to be covered in an agreement in case things go badly, as well as what may happen if things go very well with the use of the vessel. If things go very well, then after our costs are completely recovered there is either an on-going partnership for a further period of time or an opportunity to acquire the vessel. The leasing is really simply to be seen as a financing arrangement rather than the capital being put in by the government at this particular point in time. Either right away or later on, the financing is being performed, in effect, by a consortium and then later by a leasing company. That does not affect the fact that if the vessel has to be sold because the whole operation fails, then the arrangements for that particular disposition of it have to be covered in the agreement. It is at that point that the consortium would have some obligations with regard to its purchase.

The Chairman: This is your last question, Mr. Huntington.

• 1225

Mr. Huntington: Do you have any objection to the tabling of the . . .

Mr. Lang: I would have to look at that. It is in the nature, of course, of a quasi-commercial venture, and I would have to look at it in terms of our over-all policy and the impact upon our relationships with other companies.

Mr. Huntington: Second round, please.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, this question was discussed at our steering committee meeting. I am going to ask it before I get into any other questioning. It was discussed here today before you arrived, with general agreement I think. It was in connection with having Air Canada before the Transportation Committee some time in the new year, or as soon as possible.

I would like to ask you for any comments you may have on the time that you would like to possibly see Air Canada come before the Committee. Or are you going to leave it completely up to the discretion of the Committee and the steering committee itself?

[*Interprétation*]

supposer, mais en le supposant—le consortium s'est engagé dans la mesure où il a promis de l'acheter à un prix considérable.

M. Huntington: Monsieur le président, je voulais passer à un autre sujet mais je trouve celui-là fort intéressant. Le ministre pourrait-il déposer l'accord existant entre le gouvernement, la compagnie locative et le consortium. J'avais cru à l'origine qu'il s'agissait avant tout de la compagnie locative, et maintenant je vois qu'il y a un risque pour le consortium au cours des 5 premières années car ils le prennent au tarif nolisé couramment en vigueur, ce qui est un risque considérable pour lui à l'heure actuelle, et maintenant nous entendons dire qu'il existe un accord de vente du bâtiment au cours des 5 dernières années. Ce bateau a été construit à l'origine pour transporter le minerai extrait dans l'Arctique. La mine n'existe pas encore à proprement parlé. Sauf erreur, il y a un programme de développement quinquennal prévu pour l'Arctique. Pourrait-on me donner des précisions?

M. Lang: Je crois qu'il y a confusion de votre part avec certaines positions de repli qui doivent exister dans un accord au cas où la situation tourne mal ou, bien entendu, au cas où tout tourne très bien. Si tout tourne très bien, une fois le recouvrement total des dépenses effectué, il y a l'alternative d'une association permanente pour une période de temps supplémentaire ou la possibilité d'acquisition du bâtiment. La location ne doit-être en réalité considérée que comme un simple arrangement financier plutôt que le capital investi par le gouvernement à ce moment précis. C'est un consortium ou une société de location qui effectue le financement dès maintenant ou plus tard. Cela ne change rien au fait que si le bateau doit être vendu parce que la société fait de mauvaises affaires, les arrangements ayant trait à cette disposition doivent être inclus à l'accord. C'est à ce moment-là que le consortium aurait des obligations découlant de son achat.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Huntington.

M. Huntington: Seriez-vous d'accord pour que l'on dépose . . .

M. Lang: Il faudra que j'étudie cette question. Il s'agit d'une entreprise presque commerciale et il faudrait que j'examine notre politique générale ainsi que les répercussions sur les autres sociétés avec qui nous avons des liens.

M. Huntington: Pourriez-vous m'inscrire au deuxième tour, s'il vous plaît.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, cette question a fait l'objet de la discussion du comité de direction. Je vous la poserai avant de passer à autre chose. Nous en avons déjà parlé et je crois que nous sommes tous d'accord sur ce chapitre. En effet, nous avions songé à inviter des représentants d'Air Canada à témoigner devant nous au cours de l'année prochaine ou aussitôt que possible.

Pourriez-vous nous faire part de vos commentaires au sujet de la date de comparution devant le Comité des représentants d'Air Canada? Laisserez-vous cette décision au Comité ou au comité de direction?

[*Text*]

The Chairman: Do you wish to make a comment?

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think if one is referring to the annual report, that likely is not available until a little later in the spring.

Mr. Murta: We have the 1973 annual report, I think that we could deal with if we wanted to. It has been some time.

Mr. Lang: There is also the fact that the Committee will no doubt want to take into consideration the possibility of very early legislation in relation to Air Canada. that may itself be a very good vehicle for examining the corporation.

Mr. Murta: You could be right in that regard and I suppose in that connection, at some point in time, we will have the Estey Report down also. I think it has been since 1973, certainly before I became a member of the transportation committee, that was the last time that we had Air Canada before us.

There are certainly enough references to bring Air Canada before us on a past annual report to give us a broad, general look at the company and, perhaps, spend some time questioning them in some broad areas, possibly before we would get into specific legislation.

Mr. Lang: I can see that would be beneficial.

Mr. Murta: If the Committee agrees to request that Air Canada come before the Committee over a past annual report, so that we can get into a broad area of questioning, you would be in agreement with that sometime in the new year.

Mr. Lang: I can see no difficulty.

Mr. Murta: All right. That is fine. I would like to follow up on one or two questions posed by Mr. Hnatyshyn. Possibly I was not listening too closely at the time, but the SKYWEST application and the Skywest venture certainly are very important to Manitoba and Saskatchewan.

In the Supplementary Estimates, you are talking about an expenditure in 1975-76 somewhere in the neighbourhood of $2.5 million out of a total project cost estimated at $3.3 million. I would like to ask you what is that money going to be spent for? What is it going to be allocated for in this coming year?

Mr. Lang: The purchase price of airplanes would be the major part of it. Is that the total for the purchase? $2.5 million, I think, is . . .

Mr. Murta: Is it true to assume that one of the problems with the whole project is the question of purchasing aircraft from Saunders?

Mr. Lang: No, that is what we would do, and are prepared to do, as soon as we know that there is an arrangement that is going to lead them in being flown in the service that we had in mind, as soon as that is clear.

Mr. Murta: What arrangement are you talking about, Mr. Minister?

Mr. Lang: The arrangement that we would purchase the two aircraft and make them available. The arrangement I am talking about is the ability of someone to fly them, the licensing by CTC to fly the particular route.

[*Interpretation*]

Le président: Avez-vous un commentaire à ce sujet?

M. Lang: Monsieur le président, s'il s'agit du rapport annuel, il ne sera pas publié avant le printemps.

M. Murta: Nous avons en main le rapport annuel 1973 et nous pourrions en discuter. Il y a déjà longtemps que nous en avons discuté.

M. Lang: Il vous faudrait tenir compte du fait que le Comité prendra sans doute en considération des mesures législatives se rapportant à Air Canada. Ce serait même un excellent moyen d'étudier le cas de cette société.

M. Murta: Vous avez peut-être raison. Dans le même ordre d'idées, je suppose que nous pourrions aussi étudier le rapport Estey. La comparution des représentants d'Air Canada à ce Comité remonte à l'époque antérieure à 1973, car je n'étais pas encore membre du Comité des transports.

Il y a certainement de bonnes raisons pour faire comparaître les représentants d'Air Canada à notre Comité. Nous pourrions examiner le dernier rapport annuel afin d'examiner les opérations de la société de façon générale, avant de passer aux mesures législatives précises.

M. Lang: Ce serait certes fort utile.

M. Murta: Vous seriez donc d'accord pour que les représentants d'Air Canada témoignent devant nous au cours de l'année prochaine afin que l'on puisse leur adresser des questions générales au sujet du dernier rapport annuel.

M. Lang: Je n'y vois aucun inconvénient.

M. Murta: Très bien. J'aimerais poursuivre dans la même veine que M. Hnatyshyn. J'ai peut-être mal compris, mais je tiens à souligner que la demande qui nous est parvenue de SKYWEST et l'entreprise Skywest sont d'importance capitale au Manitoba et en Saskatchewan.

Au budget supplémentaire, vous avez cité une dépense en 1975-1976 de l'ordre de 2.5 millions de dollars, le coût total de ce projet étant de 3.3 millions de dollars. Pourriez-vous nous dire à quelles fins ce montant sera-t-il utilisé au cours de l'année prochaine?

M. Lang: Une grande partie de ce montant sera consacrée à l'achat d'avions. Quel est le total des achats? 2.5 millions de dollars, je crois, . . .

M. Murta: Est-il vrai que l'une des difficultés que pose ce projet, c'est l'achat d'avions de la société Saunders?

M. Lang: Non, c'est ce que nous ferions et ce que nous sommes prêts à faire pourvu que nous soyons assurés qu'il sera possible de mettre ces appareils en service de la façon dont nous l'avions envisagée.

M. Murta: De quel arrangement s'agit-il, monsieur le ministre?

M. Lang: Il s'agit de l'arrangement ayant trait à l'achat de 2 appareils. Il faudrait qu'on nous fournisse la possibilité de mettre ces appareils en service en accordant un permis à cet effet à la CCT.

[*Texte*]

Mr. Murta: In lieu of the newspaper report this morning that Mr. Hnatyshyn alluded to, there appeared to be at least some confusion, certainly, with SKYWEST's application. Do you expect the project to get off the ground and to become a viable operating entity before the end of 1976 or before the middle of 1976? Do you have some time frame in terms of when we could expect some kind of service.

Mr. Lang: I do not really want to comment in any way upon the application, or press reports of it, before CTC, but I certainly would hope that we would have a service there well before the end of 1976.

• 1230

Mr. Murta: I see. Could you give the Committee a general idea of what the remainder of the money this year is being spent for? I think the planes you are talking about were about $1.5 million. Am I right in assuming that? Are there more than that?

Mr. Lang: It is the two aircraft and the contribution of $250,000 towards start-up costs, and there is provision for $100,000 for monitoring and analysis of the project.

Mr. Cloutier: If I might add, Mr. Chairman, the future-year costs relate to ground services, preparation of air strips and instrumentation.

Mr. Murta: Ground services?

Mr. Cloutier: Yes. I think you will see that on the top of Page 128, where you have, Airports and Associated Ground Service, Skywest Demonstration Air Service, Estimated Total Cost, $3,350,000, and the current year's estimated expenditures, $2,530,000.

Mr. Murta: I think the Prime Minister indicated that Air Canada was going to play some role along with the government of Manitoba to form a group to oversee or see how the third level aspect would operate in Manitoba. Is this being done, or is there a group that will be monitoring, if you like, the aspect of this kind of air transportation in Manitoba? And if there is a group, will it be Air Canada?

Mr. Lang: The monitoring will be done by the Ministry. I think the reference to the Prime Minister and Air Canada was in case that was the technique that would have been needed to get the service.

Mr. Murta: I see. I am quoting from a statement he made, and he indicates that we are asking Air Canada and the Manitoba government to form a group to see how this third level will operate in Manitoba. We are going to do the same with each of the other three provinces.

Mr. Lang: The ministry is working with the provinces.

Mr. Murta: They are working with them now and this will be taken care of.

There are two other areas I would like to get into briefly, Mr. Chairman. One is the aspect of the St. Lawrence Seaway. I think you had talked about an operating deficit of something like $18.6 million or $19 million, an operating loss of some $8.9 million, most of which I think the supplementary estimate covers, and the balance going for interest on the debt of the Seaway, which is somewhere in the neighbourhood of $786 millio n to $790 million.

[*Interprétation*]

M. Murta: Pour ce qui est de l'article auquel M. Hnatyshyn a fait allusion plus tôt ce matin, il semble qu'il y ait quelques confusions découlant de la demande de SKYWEST. Prévoyez-vous que ce projet sera rentable au milieu de 1976 ou à la fin de 1976? Avez-vous une idée de l'échéancier prévu?

M. Lang: Je ne veux rien dire d'une demande ou de ce que disent les journaux d'une demande qu'étudie actuellement la CCT, mais j'espère que nous y aurons un service bien avant la fin de 1976.

M. Murta: Je comprends. Pouvez-vous nous dire, en gros, à quoi servira le reste de ce budget cette année? Je crois qu'il y avait environ 1.5 million de dollars consacré aux avions dont vous parlez. C'est bien cela? Y en a-t-il plus que cela?

M. Lang: Il s'agit des deux appareils et on doit, en outre, consacrer $250,000 de lancement et on prévoit $100,000 pour analyser et évaluer le projet.

M. Cloutier: Monsieur le président, il ne faut pas oublier que les frais pour l'année à venir concernent aussi les services au sol, la préparation des pistes d'atterrissage et les instruments.

M. Murta: Les services au sol?

M. Cloutier: Oui. Vous trouvez cela en haut de la page 129 où vous avez Aéroports et Services au sol connexes, Service expérimental de la Skywest, coût total estimatif, $3,350,000, et vous avez à côté les dépenses estimatives 1975-1976, c'est-à-dire $2,530,000.

M. Murta: Je crois que le premier ministre a dit qu'Air Canada aurait un rôle à jouer avec le gouvernement du Manitoba pour étudier les résultats du troisième niveau dans cette province. Est-ce déjà fait, ou mettra-t-on sur pied un organisme pour le faire? S'agira-t-il d'Air Canada?

M. Lang: Cette vérification se fera par le Ministère. Je crois que lorsque vous avez parlé du premier ministre et d'Air Canada, la déclaration a été faite pour parer à toute éventualité.

M. Murta: Je vois. Je cite une déclaration du premier ministre et il est bien dit que nous demandons à Air Canada et au gouvernement du Manitoba de mettre sur pied un organisme qui étudiera les résultats concernant le troisième niveau au Manitoba. Nous ferons de même dans chacune des trois autres provinces.

M. Lang: Le Ministère travaille avec les provinces.

M. Murta: Nous travaillons déjà avec elles et nous nous occuperons de cela.

Il y a deux autres domaines dont je voudrais brièvement parler, monsieur le président. D'abord, la Voie maritime du Saint-Laurent. Je crois que vous avez parlé d'un déficit d'exploitation de l'ordre de 18.6 millions ou 19 millions de dollars et d'un excédent des dépenses sur les recettes de l'ordre de 8.9 millions de dollars, je crois d'ailleurs que c'est prévu au budget supplémentaire, tandis que le solde allait au service de la dette de la Voie maritime, quelque chose de l'ordre de 786 millions ou 790 millions de dollars.

[*Text*]

The former Minister of Transport stated that they were certainly giving consideration to erasing the debt on the St. Lawrence Seaway. I would like to ask you, Mr. Minister, whether there has been any decision made in that regard and whether there is any policy in that direction that will be coming out forthwith?

Mr. Lang: The decision has not been made, but we will be considering the more appropriate manner of carrying the debt and the total financing of the Seaway and in due course making up our minds in that regard.

Mr. Murta: You mentioned a more appropriate manner of carrying the debt. Could you elaborate on that a little more, as to what the ministry's thinking is?

Mr. Lang: A good part of the debt now is accumulated as a result of a failure to cover interest costs during earlier years. In other words, where the operating costs ate up most, if not all, of the revenues and therefore left little for interest payments, the interest payments were added to the debt. In that sense, the debt reflects in part not the construction but the failure to cover current costs over a period of time, and at the very least I think we will be re-examining that.

Mr. Murta: I see. Also, I believe this question was asked of you in the House of Commons some time ago. There is no indication, there is no thinking, on the Ministry's part to increase tolls on the Seaway itself to recover any more of either that operating loss or deficit at the present time?

Mr. Lang: We would in ordinary course want now to review the way in which charges are recovered and their extent. What I indicated in the House was that for the moment, at least, we are as a matter of policy related to the anti-inflation program withholding specific increases in recovery to a large extent and that has, at least, for a short period of time rendered academic what conclusion we might reach about the long run and proper cost recovery.

• 1235

Mr. Murta: My last question, Mr. Chairman, deals with airports generally and tenders at airports for car rentals and taxi services. Is there to be any change in the rental aspect? Is there anything new in this area being contemplated at the present time?

Mr. Lang: Yes, we will very soon be putting out a proposed policy with regard to car rentals. We have had extensive discussions with the industry, we have examined the question ourselves and we will now put out a proposal and give a further opportunity for public comment on it before we actually adopt it as the new tendering technique.

Mr. Murta: Will this proposal be based on individual airports as such as far as the renting companies are concerned on a competitive basis with the individual companies?

Mr. Lang: I think perhaps rather than be drawn out to announce today what the proposal is likely to be, I simply would repeat that it will be available fairly soon.

[*Interpretation*]

L'ancien ministre des Transports avait dit qu'il était question d'effacer la dette de la Voie maritime du Saint-Laurent. J'aimerais vous demander, monsieur le ministre, si quelque décision a été prise ou si on entend énoncer quelque politique concrète à ce sujet?

M. Lang: La décision n'a pas encore été prise, mais il sera question de trouver un plan de financement plus approprié pour la Voie maritime et nous prendrons notre décision en temps et lieu.

M. Murta: Vous parlez d'une méthode de financement plus appropriée. Pouvez-vous nous donner quelques précisions?

M. Lang: La dette qui s'est accumulée vient en bonne partie de ce qu'on n'a pas veillé au service de la dette par le passé. En d'autres termes, quand les frais d'exploitation absorbaient à peu près tout le revenu, il ne restait donc plus rien pour le service de la dette, on ajoutait tout simplement l'intérêt à la dette globale. Cette dette, donc, ne vient pas totalement des frais de construction, mais aussi du fait qu'on n'a pas réussi à couvrir les frais pendant un certain temps, et je crois bien que nous étudierons au moins cet aspect de la question.

M. Murta: Je comprends. Je crois qu'on vous a posé la question suivante à la Chambre des communes, il y a quelque temps. Le Ministère songe-t-il à augmenter le péage de la Voie maritime elle-même pour diminuer soit l'excédent des dépenses sur les recettes ou le déficit global?

M. Lang: Il est normal que nous songions maintenant à étudier cette question. J'ai dit à la Chambre que, pour le moment du moins, notre politique par rapport au Programme de lutte contre l'inflation est de restreindre l'augmentation de nos recouvrements dans une grande mesure. Par conséquent, du moins pour quelque temps, les conclusions auxquelles nous pourrions aboutir pour ce qui est du recouvrement des coûts à longue échéance seraient purement théoriques.

M. Murta: Monsieur le président, ma dernière question porte sur les aéroports en général et sur les soumissions pour la location de voitures et les services de taxis à l'aéroport. N'y aurait-il pas de changement dans le secteur de la location? N'envisage-t-on pas quelque chose de nouveau?

M. Lang: Oui, nous présenterons très bientôt la nouvelle politique que nous proposerons au sujet des locations. Nous avons eu d'amples discussions avec le secteur intéressé; nous avons étudié la question nous-mêmes, et nous avons l'intention de présenter une proposition et d'attendre les commentaires du public à son sujet avant de voter sur cette nouvelle technique de soumission.

M. Murta: Cette proposition dépendra-t-elle des aéroports eux-mêmes, pour ce qui est des entreprises de location? Les aéroports devront-ils négocier individuellement et concurremment avec les entreprises de location?

M. Lang: Au lieu d'essayer de m'obliger à annoncer aujourd'hui ce que sera la proposition, je préfère vous répéter que nous la présenterons bientôt.

[*Texte*]

Mr. Murta: I see, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Time is running short and there are other members who have important commitments as well as the Minister. Mr. Huntington, a few brief questions please.

Mr. Huntington: Mr. Lang, could I just get back to the icebreaker cargo carrying ship? We are being asked here to . . .

Mr. Collenette: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Collenette on a point of order.

Mr. Collenette: A number of us would like another go at the Minister for a second round, but given the hour I think we should get to the voting and defer any further comments.

Mr. Huntington: I will have to raise a point of order if that is your wish.

The Chairman: Mr. Huntington on a point of order.

Mr. Huntington: I really am concerned about vote 10a. It is a $1 vote and we are being asked to approve a deal that is minus on $40 million. The government could or could not be involved in part or all of that $40 million. There is a charter being let to a consortium and the consortium is picking up a responsibility on the first five years, but we do not know the details of that charter. When we say on a fixed daily rate, we do not know to what class of vessel that rate applies. This is a very expensive ship. It has to be phased into a use, so I really think this Committee needs more information before it could vote favourably on vote 10a. I appreciate it is a quasi commercial operation, but here we are discussing a $1 vote which would approve something into which we are entering that we neither fully understand nor on which we have the details. I would like to have a closer understanding of this if at all possible.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. I believe, as you know, the estimates have to be back in the House tomorrow. Whether the Committee approves them or not they will go back to the House. I feel that if the Minister is agreeable they can provide you with all the details that are necessary concerning your question. Is that your feeling, Mr. Lang?

Mr. Lang: I certainly would be glad to try to elaborate at greater length on the arrangement and what we foresee as the operation and so on with regard to the vessel. I have answered questions that have been put now and were if not because of a time problem I would be very glad to answer it.

Mr. Huntington: To resolve the time problem, Mr. Lang, I wonder whether you could give consideration to the request that the arrangements between the consortium, the leasing company and the government, and the budgeted recovery and the various fallback arrangements could be made available for a study before the House approves this vote?

[*Interprétation*]

M. Murta: Je vois, merci.

Le président: Merci, monsieur Murta. Comme le temps passe et que certains des membres ont des engagements fort importants, comme dans le cas du Ministre, je demanderais à M. Huntington de poser quelques brèves questions.

M. Huntington: Monsieur Lang, puis-je revenir à la question du cargo brise-glace? On nous demade ici de . . .

M. Collenette: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Collenette, votre rappel au Règlement.

M. Collenette: Bon nombre d'entre nous aimeraient bien poser des questions au Ministre lors d'un deuxième tour, mais comme le temps passe, il vaudrait mieux passer au vote et laisser à plus tard nos commentaires.

M. Huntington: Il me faut invoquer le Règlement si c'est là ce que vous désirez.

Le président: M. Huntington invoque le Règlement.

M. Huntington: Je m'intéresse surtout au crédit 10a. Il s'agit d'un poste budgétaire de $1, et l'on nous demande d'approuver une transaction qui met en jeu 40 millions de dollars. Le gouvernement pourrait participer à tout ou en partie à cette transaction de 40 millions de dollars. Il s'agit d'un privilège accordé à un consortium qui en prend la responsabilité pour les cinq premières années, sans que nous connaissions les détails de cette charte. Lorsque nous parlons d'un taux par jour déterminé, nous ne savons même pas à quelle catégorie de navire s'applique ce taux. Le navire en question est très coûteux. Étant donné qu'on essaie de lui trouver une utilité, il est nécessaire pour le Comité de recevoir plus de renseignements à ce sujet avant de pouvoir voter en faveur du crédit 10a. Je conviens qu'il s'agit d'une transaction quasi-commerciale, mais nous discutons d'un crédit de $1 en vue d'approuver quelque chose dont nous ne comprenons pas la portée et dont nous n'avons pas tous les détails. Si c'est possible, j'aimerais que l'on m'explique un peu plus la question.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Vous savez tous que les budgets doivent être présentés à la Chambre demain. Que le Comité les ait acceptés ou non, il faut en faire rapport à la Chambre. Si le Ministre le désire, il peut vous donner tous les détails nécessaires à ce sujet. Êtes-vous d'accord, monsieur Lang?

M. Lang: Je serais heureux de vous expliquer plus en détail en quoi consiste la transaction et les conséquences de l'opération, telle que nous l'entrevoyons, dans le cas de ce navire. J'ai répondu à toutes les questions que l'on m'a posées, et s'il n'en était du temps qu'il nous reste, je serais heureux de répondre à votre question en particulier.

M. Huntington: Puisque c'est une question de temps, monsieur Lang, peut-être accepterez-vous de donner tous les détails au sujet des transactions entre le consortium, l'entreprise de location à bail et le gouvernement, ainsi que les détails du recouvrement budgéraire et les diverses retombées de la transaction, de sorte que nous puissions étudier ces éléments avant que la Chambre ne vote ce crédit?

[*Text*]

Mr. Lang: I indicated already that I would give consideration to the question of what could be made available. I do have to look at the question of the impact upon entering into contractual relationships with commercial companies and I would want to look at that a little further before I make a firm commitment.

Mr. Huntigton: Yes, would we know whether this would be available before it is presented to the House? Time is of the essence on this vote in light of the questions that have risen in my mind as a result of the discussion here.

Mr. Lang: I would be glad to answer further questions, Mr. Huntington.

Mr. Huntington: I beg your pardon.

Mr. Lang: I would be glad to try to answer further questions you may have.

Mr. Huntington: All right, if we have time, Mr. Chairman.

The Chairman: I am in the hands of the Committee.

Mr. Murta: I would make a suggestion. If the Minister is available to stay, we could possibly sit until one o'clock, if he has the time. This will be the only chance we will have to deal with the estimates in any way, shape or form.

Mr. Lang: I do not have the time but I am glad to stay.

The Chairman: If it is just on this particular point, as I mentioned, they have to be reported, I believe it is today, to the House, we will certainly have many more opportunities in the coming months to discuss any item at length on every department. We can either pursue it now for a short time . . .

Mr. Huntington: I would like it on the record, Mr. Chairman, that I think we, as a Committee, in approving a $1 vote involving something like $40 million and an intricate arrangement with a consortium and accepting the Minister's quasi-commercial arrangement and problems pertaining to that, are not being responsible. I think we should be aware of this arrangement and what is involved and the budget of recovery on this expenditure.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I am not sure what Mr. Huntington's position would be if we had here a $40 million item in order to build and begin and operate this particular vessel. That is the maximum of the liability we now have. That is one of the approaches we could have used. It would have been $40 million of money going in to have this vessel and it would then be ours and all the risks and everything associated with it would be ours and also it would be a government operation.

We looked instead at the possibility of a joint venture where we would have private partners in it. That leads to some complex arrangements because, of course, of the fact that the vessel is a novel one, even the question of how well it will do in actual performance in the Arctic is somewhat speculative. Naturally we have confidence in it but it is speculative, so the arrangement has a variety of contingencies in it, but in essence, that is it.

[*Interpretation*]

M. Lang: Je répète que je verrai quels renseignements je suis en mesure de vous faire parvenir. Je dois me pencher sur les conséquences qui peuvent découler de la conclusion d'un contrat avec des entreprises commerciales, avant de m'engager de façon certaine.

M. Huntington: Oui, mais saurons-nous si vous pouvez nous donner ces renseignements avant que les budgets ne soient présentés à la Chambre? Étant donné les questions que peut soulever la discussion que nous venons d'avoir, je pense qu'il est très important d'aller vite.

M. Lang: C'est avec plaisir que je répondrai à vos autres questions, monsieur Huntington.

M. Huntington: Vous dites?

M. Lang: Je dis que je serais très heureux de répondre à vos questions.

M. Huntington: Très bien, si nous avons suffisamment de temps, monsieur le président.

Le président: Je suis à la disposition des membres du Comité.

M. Murta: Je voudrais faire une suggestion. Si le Ministre peut rester, nous pourrions sans doute siéger jusqu'à 13 h 00, étant donné que c'est là la seule chance que nous aurons de traiter de ce budget.

M. Lang: Je n'ai pas beaucoup de temps mais, si vous y tenez, je puis rester.

Le président: Comme je l'ai déjà mentionné, ce budget doit faire l'objet d'un rapport en Chambre aujourd'hui même mais vous savez sans doute que nous aurons encore beaucoup d'occasions, dans les mois prochains, pour discuter en détail des budgets de tous les ministères. Cependant, si vous le voulez, nous pouvons poursuivre ce sujet pendant quelques instants . . .

M. Huntington: J'aimerais faire remarquer, monsieur le président, que nous ne nous jugerons pas responsables de l'adoption d'un crédit de $1, représentant en fait une somme d'environ 40 millions de dollars, ainsi que des accords très complexes entre certains consortiums et le ministère. En effet, je pense que nous aurions dû être prévenus de cet accord et que l'on aurait dû nous en transmettre les détails complets, surtout dans ce qui concerne les méthodes de récupération.

M. Lang: Monsieur le président, je ne sais pas quelle serait la position de M. Huntington si nous avions inclus dans le budget un poste de 40 millions de dollars dans le but de commencer la construction de ce navire. De toute façon, nos engagements se limitent à cela. Il s'agit là d'une des méthodes que nous aurions pu utiliser. Dans ce cas, la construction de ce navire aurait représenté un investissement de 40 millions de dollars et ce navire nous aurait alors appartenu, ce qui nous aurait obligés à en assumer les risques ainsi que toutes les responsabilités connexes.

Plutôt que d'adopter cette solution, nous avons examiné la possibilité de nous lancer dans une opération conjointe, avec des partenaires du secteur privé. Évidemment, cette solution entraîne des accords très complexes, étant donné que ce navire est de conception tout à fait nouvelle et que l'on n'a pas encore de résultats définitifs quant à sa performance dans l'Arctique. Certes, nous avons tout à fait confiance en ce projet mais il n'existe pas de preuves définitives; de ce fait, notre accord comporte certaines dispositions particulières, destinées à faire face à toute situation d'urgence.

[*Texte*]

As I say, I do not know exactly whether he would say gladly they will approve $40 million if it were here as that kind of an item or whether he is opposing the fact that we have private interests in partnership with us in the arrangement.

Mr. Huntington: I basically approve of partnerships with private interests because I think there is an incentive there that causes recovery but I cannot see that they have a financial involvement in this, nor am I clear as to what their risk is even if they have committed themselves to the first five years of charter. They might be committing themselves to the rate of charter of a laker carrying grain or iron ore on the lakes.

Mr. Lang: Except that Mr. Illing answered that question very specifically that the rate they are assured is higher than going rates for this type of service.

Mr. Huntington: Yes, but if you look at the capitalization of this specific ship, is the fixed daily rate equivalent to a similar ship like a container carrier with the same capitalization? What is the rationale between any reduction of that rate? Is the rate based on its original capitalization or is it in fact a five year write-off of a percentage of the ship? These are questions that, I think, are quite valid.

Mr. Lang: The relationship of the rate to the capital depends upon the kind of ship it is and one does not necessarily expect to find an icebreaking cargo vessel compared in terms of cost and potential rates to a 200,000 ton tanker. So it is really a question of the specific rate and the assurance is part of the risk of the consortium in the operation. They also have a risk in terms of buyback in case the vessel does not operate well at all. Those are other fallback positions in which their risk is involved.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Huntington: I would think it is the responsibility of the Committee to know some of that.

• 1245

The Chairman: Is the Committee ready for the question?

Mr. Hnatyshyn: On a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: With respect to the situation of the voting on the Supplementary Estimates, we have a quorum now and I think it is probably the intention of the Committee to deal with this. But the time consideration we have, the bill before us and so on, has given us a very limited time to get some of the information that I think we would like to receive. Part of the Supplementary Estimate consideration that arose that interests me is the tendering on rental car systems in airports across Canada and also taxi service to each of the airports. Not that we want to discuss it or question it further but in order to have the information before us as to the present situation, and in view of the fact that the Minister is going to make an announcement with respect to car rental agencies, would the Minister be prepared to table information on the present tendering situation, the present car rental and taxi

[*Interprétation*]

Comme je l'ai dit, je ne sais pas si M. Huntington serait disposé à approuver l'inclusion de 40 millions de dollars dans ce budget supplémentaire ou s'il s'oppose en fait à la méthode que nous avons adoptée, qui est de passer un accord avec des entreprises du secteur privé.

M. Huntington: En général j'approuve les opérations lancées conjointement avec le secteur privé, car je pense que cela constitue un moyen permettant de garantir une certaine efficacité; toutefois, dans le cadre de ce projet, je ne relève aucune participation financière de la part de cette entreprise et je ne sache pas qu'elle se soit engagée à assumer un risque quelconque, pendant les cinq premières années. Peut-être s'est-elle engagée à respecter certains tarifs d'affrétage identiques à ceux d'un navire de transport de céréales ou de minerai sur les Grands lacs.

M. Lang: Mais M. Illing a répondu à cette question en détail en vous disant qu'il est garanti que les tarifs seront plus élevés que ceux qui sont normalement en vigueur pour ce genre de service.

M. Huntington: Certes, mais je me demande toujours, à l'examen de la structure d'investissement en capitaux correspondant à ce projet, si les tarifs quotidiens prévus seront équivalents à ceux d'un navire identique, tel qu'un porte-conteneurs, impliquant une structure de capitalisation identique? Pourquoi y a-t-il une réduction du tarif? Est-ce parce que ce tarif est basé sur la structure de capitalisation d'origine ou parce que l'on a prévu un amortissement sur cinq ans pour un certain pourcentage? Selon moi, ce sont là des questions très importantes.

M. Lang: Le rapport existant entre le tarif et les capitaux requis dépend de la nature du navire qui sera fabriqué et, de ce fait, il ne convient pas de comparer coûts et tarifs entre un cargo brise-glace et un pétrolier de 200,000 tonnes. Les tarifs qui seront appliqués seront donc tout à fait particuliers et l'assurance que nous avons obtenue fait partie des risques assumés par le consortium privé. De plus, ce consortium a accepté certains engagements de rachat au cas où le navire ne s'avérerait pas efficace. Ces dispositions secondaires représentent donc pour ces entreprises un risque évident.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

M. Huntington: Je pense que le Comité aurait dû avoir des informations plus précises à cet égard.

Le président: Le Comité veut-il mettre la question aux voix?

M. Hnatyshyn: Je fais appel au Règlement.

Le président: M. Hnatyshyn fait appel au Règlement.

M. Hnatyshyn: En ce qui concerne le budget supplémentaire, nous avons maintenant le quorum et je crois que le Comité entend passer aux voix à ce sujet. Cependant, à cause des délais, à cause aussi du bill que nous étudions et ainsi de suite, nous n'avons pas eu le temps de poser certaines questions. Une des questions soulevées par le budget supplémentaire et à laquelle j'entends obtenir une réponse, concerne les soumissions faites par les sociétés de location d'autos dans tous les aéroports du Canada, sans oublier le service de taxis à chacun des aéroports. Ce n'est pas que nous voulions prolonger le débat à ce sujet, mais il serait bon d'avoir quelques renseignements supplémentaires concernant la situation actuelle et puisque le ministre entend faire une déclaration concernant les sociétés de location de voitures, serait-il prêt à nous donner certains renseignements sur la situation des soumissions actuelles

[*Text*]

allocations in airports across Canada so that we on the Committee might have that information to assess, for example, any future policy announcement made by the Minister and thereby make some worthwhile contribution in the debate that he hopes to engender by his announcement?

Mr. Lang: I think I should be able to make a short statement, describing those things and past practices, available to the Committee very soon.

Mr. Hnatyshyn: If the Minister would do that I would appreciate it very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn.

Is the Committee ready for the question?

Votes 1a, 10a, L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 50a, 60a, L76a, 85a, 91a, 105a, and 5a agreed to.

The Chairman: Shall I report the Supplementary Estimates (A) to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. This Committee is adjourned to the call of the Chair, which should be December 4 at 3.30 p.m.

[*Interpretation*]

ainsi que sur la répartition, aux différents aéroports, des voitures de location et de taxi au Canada pour que le Comité est suffisamment de renseignements pour évaluer, par exemple, toute déclaration future portant sur les politiques en cette matière, ce qui nous permettrait de prendre part intelligemment aux débats qu'il espère ainsi soulever?

M. Lang: Je crois que je pourrai faire parvenir incessamment au comité une courte déclaration à ce sujet pour lui décrire ce qui se faisait dans le passé.

M. Hnatyshyn: Nous en saurions gré au ministre.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn.

Est-on prêt à passer aux voix?

Les crédits 1a, 10a, L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 50a, 60a, L76a, 85a, 91a, 105a et 5a sont adoptés.

Le président: Est-ce que je dois rapporter le budget supplémentaire (A) à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président, c'est-à-dire probablement jusqu'au 4 décembre, 15 h 30.

CAI XC 27
T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 28

Thursday, December 4, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 28

Le jeudi 4 décembre 1975

Président: M. John Campbell

Privy Council
Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation in Canada

CONCERNANT:

Documents ayant trait aux transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

29514—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman:

Messrs.

Benjamin
Collenette
Douglas (*Bruce-Grey*)
Ellis
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Hnatyshyn
Holt (Mrs.)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président:

Messieurs

Huntington
Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
Masniuk
Mazankowski
McIsaac
McRae
Murta
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, December 3, 1975:

Mr. Leggatt replaced Mr. Rodriguez

On Thursday, December 4, 1975:

Mr. Benjamin replaced Mr. Leggatt

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le mercredi 3 décembre 1975:

M. Leggatt remplace M. Rodriguez

Le jeudi 4 décembre 1975:

M. Benjamin remplace M. Leggatt

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 4, 1975
(29)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:44 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Huntington, Lumley, Murta and Watson.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. David Kirkwood, Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development Branch; Mr. M. G. Hagglund, Administrator, Arctic Transportation Agency and Mr. W. G. Anderson, Director, Planning and Programming, Arctic Transportation Agency.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*)

Mr. Kirkwood made a statement.

Mr. Hagglund made comments during a slide presentation based on the material found in the document "Transportation—Current and Expected Future Development In the North".

The witnesses answered questions.

At 5:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 DÉCEMBRE 1975
(29)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 44, sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Huntington, Lumley, Murta et Watson.

Témoins: Du Ministère des Transports: M. David Kirkwood, premier sous-ministre adjoint, Direction de la planification et du développement; M. M. G. Hagglund, administrateur, Agence des transports dans l'Arctique et M. W. G. Anderson, directeur, Planification et programmation, Agence des transports dans l'Arctique.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 ayant trait aux transports au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, Fascicule nº 21*).

M. Kirkwood fait une déclaration.

M. Hagglund fait des commentaires au cours d'une présentation au moyen de diapositives sur les renseignements découverts dans le document «Transport—développement actuel et futur prévu dans le Nord».

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Rumas
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, December 4, 1975.

• 1542

[*Text*]

The Chairman: Order, please. I see there are only five of us to start off this afternoon.

Just for the benefit of the Committee members, there have been some changes in our previous schedule. So, just to bring you up to date, the meeting which was scheduled for tomorrow, Friday, December 5, has been cancelled. We will begin on Bill C-61, which is the Maritime Code, Monday at 8.00 p.m. The next meeting will be on Thursday, December 11, from 9.30 a.m. to 12.30 p.m. and we will receive the two sets of witnesses: a set from 9.30 a.m. to 11.00 a.m. and a set of witnesses from 11.00 a.m. to 12.30 p.m. That should end the bill. The rest of the schedule, as outlined, will remain the same.

This afternoon, the department will be showing an audio visual presentation to us on transportation developments in the North: the major regional problems; current and future developments; social and economic development objectives.

We are pleased to have with us this afternoon the newly appointed Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development Branch, Mr. David Kirkwood, and his representatives. At this moment, I will turn it over to Mr. Kirkwood who, I believe, has just a short statement to make to the Committee members.

Mr. Kirkwood.

Mr. David Kirkwood (Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development Branch, Ministry of Transport): Thank you, Mr. Chairman. It is not really a statement. Having only very recently joined the Ministry of Transport, I wanted to say how pleased I am to have this early opportunity to meet the Committee. I look forward to working with this Committee and wish to assure the members, through you, sir, that I shall do my best to assist the Committee in its work in any way that I can.

With regard to the presentation this afternoon, it will be given by Mr. Hagglund the Administrator of the Arctic Transportation Agency in the Ministry. Mr. Hagglund will be assisted by Mr. Anderson and Mr. Evans of his staff.

Before asking Mr. Hagglund to undertake his presentation, I might say a few words about the relationship between this presentation and the other presentation scheduled for presentation to the Committee. As you may recall, sir, it was our original proposal to give first to the Committee a presentation on energy and transportation, followed by this presentation now scheduled for today. When the Committee schedule changed and we had to move these presentations forward, the one on energy and transportation was not available because the slides were still in the process of preparation. So we are giving the Transportation in the North presentation ahead of the other. I do not think that will take away from the value of the presentation to the Committee, but it is perhaps worth drawing to the Committee's attention the fact that some points in it are designed to flow logically from the energy presentation which the Committee will not have until next week, or indeed the following week.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 4 décembre 1975

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous sommes que cinq pour commencer cet après-midi.

Je dois dire à l'intention des membres du Comité que nous avons apporté certaines modifications à l'horaire de nos séances. La séance qui était prévue pour demain, le vendredi 5 décembre, a été annulée. Nous commencerons l'étude du Bill C-61, sur le Code maritime, lundi à 20 h . La séance suivante sera tenue le jeudi 11 décembre de 9 h 30 à 12 h 30. Nous entendrons alors deux séries de témoins: une première de 9 h 30 à 11 h et une seconde de 11 h à 12 h 30. L'étude du bill devrait alors être terminée. Les autres séances n'ont pas été modifiées.

Cet après-midi, le Ministère va nous présenter un exposé audio-visuel sur le développement des transports dans le Nord: les principaux problèmes régionaux, les développements en cours et à venir, les objectifs de développement sociaux-économiques.

Nous avons le plaisir d'avoir avec nous M. David Kirkwood, qui vient d'être nommé premier sous-ministre adjoint, Division de la planification et du développement, et ses hauts fonctionnaires. Je vais maintenant céder la parole à M. Kirkwood qui, me semble-t-il, doit faire une courte déclaration.

Monsieur Kirkwood.

M. David Kirkwood (premier sous-ministre adjoint, Direction de la planification et du développement, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Ce n'est pas vraiment une déclaration. Comme il y a très peu de temps que je suis au ministère des Transports, je tiens à dire combien il me fait plaisir de rencontrer si tôt le Comité. J'ai bien hâte de travailler avec lui et je tiens à assurer tous les membres, par votre intermédiaire, que je ferai de mon mieux pour l'aider dans ses travaux.

En ce qui concerne l'exposé, elle sera présentée cet après-midi par M. Hagglund, administrateur de l'Agence des transports dans l'Arctique, du Ministère. M. Hagglund sera aidé de MM. Anderson et Evans qui font partie de son personnel.

Avant de demander à M. Hagglund de commencer, je vais vous dire quelques mots sur la relation entre cet exposé et l'autre que l'on avait à l'origine prévu de faire. Vous vous rappelez sûrement qu'on avait d'abord proposé de commencer par un exposé sur l'énergie et les transports, qui aurait ensuite été suivi de celui que nous vous présentons aujourd'hui. A la suite de la modification de l'horaire des séances du Comité, on a avancé les dates de présentation et, les diapositives n'étant pas encore prêtes, l'exposé sur l'énergie et les transports n'est pas disponible. Nous avons donc décidé de présenter l'exposé sur les transports dans le Nord avant. Cela ne lui enlève pas de valeur, mais il est peut-être important de faire remarquer au Comité que certains points découlent logiquement de l'exposé sur l'énergie que le Comité n'entendra pas avant deux semaines.

[*Texte*]

That was all I wanted to say, sir, at the outset. If it is agreeable to you and to the Committee, I will now ask Mr. Hagglund to give the presentation scheduled for this afternoon.

• 1545

The Chairman: Thank you, Mr. Kirkwood.

Mr. Hagglund, if you are ready we can roll the cameras.

Mr. M. G. Hagglund (Administrator, Arctic Transportation Agency, Ministry of Transport): I am ready. By the way, Mr. Chairman, it is not an audio-visual presentation. It is slides plus myself speaking.

Before I start on the presentation itself, there are three or four points I would like to bring to your attention. While this presentation is aimed specifically at the Minister's policy announcement on northern extensions in June 1975, you should be aware and I am sure you are all aware that work in all these areas was under way, and that has been going on for some time, involving the Ministry and the Territorial Government, all the departments of ACND, and the people of the North to the extent practicable.

Secondly, while the northern extensions announcement by the Minister in June 1975 was aimed specifically or pretty well at the economic development in the North, our work in the past has been aimed not only at the economic development but more recently at the sociological aspects of transportation in support of the federal government sociological objectives.

The over-all umbrella we have been working under during the past several years has been the federal objectives for northern Canada. If you recall they were seven in number. Four of them related to people, and one to each of economic development, the environment, and sovereignty. They will of course continue to be our umbrella, along with the principles announced in June 1975.

Another point is the fact that when I speak about things happening in the North, as you can readily understand, the situation is extremely dynamic. There are new announcements almost every day. So when I show some costs or statistics, they could be out of date as early as next week.

Lastly, I should point out that the Ministry of Transport is not the only Department in the North that has transportation responsibilities. In particular with regard to the surface mode, the Department of Indian Affairs and Northern Development has full jurisdiction over surface transportation, and they do the programming. Through the Advisory Committee on Northern Development we have no problems with them whatsoever. We co-ordinate and we get along just fine, to make sure that the most cost-effective mode or combination of modes is chosen for any given need.

During the briefing it will be apparent that as we talk about the current and the future, there are two fundamental aspects. I think I mentioned this earlier. Transportation development is aimed at the government's social objectives. Transportation initiative is aimed at economic development. We have to recognize that those two are very much integrated and interdependent.

[*Interprétation*]

C'est tout ce que je voulais dire au départ. Si vous êtes d'accord, je vais maintenant demander à M. Hagglund de se lancer dans la présentation de l'exposé.

Le président: Merci, monsieur Kirkwood.

Monsieur Hagglund, si vous êtes prêt, moteur!

M. M. G. Hagglund (administrateur, Agence de transport dans l'Arctique, ministère des Transports): Je suis prêt. Au fait, monsieur le président, il ne s'agit pas d'un exposé audiovisuel. Il y a des dispositives et c'est moi qui parle.

Avant de me lancer véritablement dans l'exposé, j'aimerais souligner 3 ou 4 points. Même si cet exposé porte expressément sur la politique annoncée par le ministre en juin 1975 au sujet de l'expansion dans le Nord, n'oubliez pas que tous ces divers travaux avaient déjà été entrepris conjointement par le Ministère, le gouvernement du Territoire, les diverses sections de la CCON et les habitants du Nord, dans la mesure du possible.

Même si les extentions annoncées par le ministre en juin 1975 visent plutôt au développement économique du Nord, nous avons aussi par le passé songé aux aspects sociologiques des transports conformément aux objectifs sociaux du gouvernement fédéral.

Ces dernières années, nous avons donc travaillé à la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral pour le Nord du Canada. Il y en avait 7, 4 ayant trait au peuple, et les 3 autres au développement économique, à l'environnement et à la souveraineté. Nous continuerons à les respecter en y ajoutant les principes annoncés en juin 1975.

Je vais vous parler de ce qui se passe dans le Nord, mais vous devez bien comprendre le dynamisme de la situation. Il y a des nouveautés presque tous les jours. Je vais vous montrer certains coûts ou certaines statistiques qui pourraient bien être dépassés dès la semaine prochaine.

Enfin, je tiens à souligner que le ministère des Transports n'est pas le seul là-bas a être responsable des transports. Surtout en ce qui a trait au transport de surface, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a entière juridiction et c'est lui qui élabore les programmes, par l'intermédiaire du Comité consultatif sur le développement du Nord, avec lequel nous n'éprouvons aucune difficulté. Nous arrivons très bien à collaborer pour s'assurer que le moyen ou la combinaison de moyens choisis sont vraiment les plus rentables.

Au cours de ce briefing, on se rendra compte que les activités courantes ou futures reposent essentiellement sur deux aspects fondamentaux. Je le répète, le développement des transports s'inscrit dans le cadre des objectifs sociaux du gouvernement et les initiatives en matière de transport visent à réaliser les objectifs de développement économique. Nous devons reconnaître le fait que ces deux dimensions sont étroitement liées et interdépendantes.

[*Text*]

In accordance with the Minister's new policy definitions in the North, it is largely an area where the transportation system is immature and where competition is minimal, non-existent, or for the foreseeable future is not justified by demand. This tends to create problems for agencies such as the CTC which must look at the North as a different situation from the South.

Starting with surface transportation, I will cover the three modes on a global basis, first of all to show you what the current situation is like. Unfortunately the slide is rather small, but this shows you the main roads in the North. This is the Mackenzie valley up here, and this is the Alaska highway going on to Alaska, the Skagway-Carcross highway, and the Dempster highway going up through here. As you can see, the Yukon is pretty well served by highways, whereas in the Northwest Territories there is just a little in the west here and nothing at all in the east.

• 1550

The two major highways now under construction, the Mackenzie highway—there are some statistics on it. The length to Inuvik is 964 miles. You will probably remember that very recently a government decision was made to drop it beyond Wrigley. It will be completed to Wrigley by about 1979 or 1980, and from that point on future planning of course can be maintained, but at the moment any construction plans are in limbo.

In the case of the Dempster highway, it is planned to complete it by 1978-79 at the cost shown and a length of 417 miles. With regard to the Dempster highway, there are only about 50 miles now that are not under contract, but that target date looks fairly realistic.

Turning to the marine mode, the annual eastern Arctic resupply—I will deal with the east first and then the west. The Minister of Transport has the mandate for the annual contracting of commercial bottoms to supply the Arctic communities and these customers here, government departments, DEW Line stations, Eskimo Co-ops, religious missions and private individuals, and industry.

The total in 1974 was a mere 61,200 tons. This has been going down steadily over the last few years. In 1972 both industry and government had in the order of 100,000 tons or more. The reason for that is there has been a downturn in exploration in the North. We do not see too much significant change in the resupply actually going in there for the moment until there are more major developments. The season is July to October, and traditionally there has been very little problem in delivering goods in the North in that open-water season.

Here is an indication of the points called at during the summer resupply. This was the 1972 picture in Arctic Quebec, Hudson Bay and the high Arctic. These are commercial vessels under contract to the MOT, just to give you an indication of the scope of the operation.

[*Interpretation*]

En vertu des concepts définis dans la nouvelle politique du ministre, le Nord constitue une région où le système de transport est immature et où la concurrence est à un niveau minimal, c'est-à-dire qu'elle est inexistante ou, dans un avenir prévisible, difficilement justifiable par la demande sur le marché. Cela entraîne des problèmes pour des organismes comme la CCT qui ne peut étudier les problèmes du Nord sous le même angle que ceux du Sud.

En commençant par les transports de surface, je vous parlerai en général des trois modes de transports, d'abord pour vous donner une idée de la situation actuelle. Malheureusement, la diapositive est de dimension réduite, mais vous pouvez quand même voir les principales routes du Nord. Voici la vallée du Mackenzie et l'autoroute de l'Alaska qui se rend jusqu'en Alaska, l'autoroute *Skagway-Carcross,* puis l'autoroute de *Dempster* qui passe par là. Comme vous pouvez voir, le réseau routier du Yukon est assez bien étendu, alors que dans les Territoires du Nord-Ouest, il n'y a que quelques routes dans l'ouest et rien dans l'est.

L'une des deux principales routes présentement en construction est l'axe routier du Mackenzie sur lequel j'ai quelques chiffres. Sa longueur jusqu'à Inuvik est de 964 milles. Vous vous souvenez sûrement que le gouvernement vient de décider de ne pas aller au-delà de Wrigley. Sa construction jusqu'à Wrigley devrait être terminée en 1979 ou 1980, et à ce moment-là, on fera des projets pour son prolongement mais, pour l'instant, les projets de construction sont suspendus.

Dans le cas de l'axe routier Dempster, son achèvement est prévu pour 1978 ou 1979; il aura une longueur de 417 milles et coûtera la somme que vous voyez. Jusqu'à présent, seulement 50 milles n'ont pas fait l'objet d'un contrat avec un entrepreneur, et la date semble raisonnable.

Passons maintenant au transport maritime. D'abord, le réapprovisionnement annuel de l'Arctique de l'Est. Le ministère des Transports est l'agence chargée de la responsabilité de sous-traiter annuellement les navires commerciaux pour le réapprovisionnement des agglomérations de l'Arctique, les clients étant des ministères du gouvernement, des postes du réseau DEW, des coopératives exquimaudes, des missions religieuses, des particuliers et certaines industries.

En 1974, le tonnage total n'était que de 61,200 tonnes. Le volume diminue régulièrement d'année en année. En 1972, il était de plus de 100,000 tonnes pour le gouvernement et les industries. Cette diminution est due à un ralentissement dans les activités d'exploitation du Nord. Nous ne prévoyons aucun changement significatif quant au réapprovisionnement tant qu'on n'apportera pas des changements d'importance. La saison dure de juillet à octobre et, en général, pendant la saison des eaux libres, il n'y a pratiquement pas de problèmes dans la livraison de marchandises dans le Nord.

Voici les régions desservies pendant la période d'été du réapprovisionnement. Voici quelle était la situation, en 1972, au Québec, à la baie d'Hudson et dans le Haut Arctique. Ces navires commerciaux étaient sous-traités par le ministère des Transports. Cela vous donne donc une idée de l'envergure de l'opération.

[*Texte*]

Similarly, those were the points to which cargo was delivered in 1972 by commercial vessels not under contract. As you can see, they went as far in the very high Arctic up to Mokka Fiord.

Turning now to the western Arctic and the Northern Transportation Company, the legend here is in French as well. These are the routes, the Athabasca, the Mackenzie, the western Arctic as far as Spence Bay, and most recently in 1975 they have begun to resupply the Keewatin communities on the west coast of Hudson Bay.

A little detail on the Northern Transportation Company. It is a Crown corporation. It has a tug and barge operation in the areas I have mentioned. There are 200 vessels. Their cargo carried in 1974, as you can see, is almost five or six times as large as the entire eastern Arctic resupply. It has 78 per cent of the river traffic on the river. It is a common carrier regulated by the CTC as to capacity and tariff structure.

There are other carriers on the river as well, common carriers licensed by the CTC. I just wanted to show you this slide to show you that NTCL, at 91,000 tons licensed, is about six times as large as its nearest competitor KAPS. Then there are two others, Streeper and Lindberg, with about 6,000 tons each.

Here is the NTCL situation with respect to fleet capacity and actual cargo carried. This top line is their fleet capacity in ton-miles. As you can see, there was an expansion in 1969 and again in 1973. The vertical lines here represent the actual cargo carried and in almost all seasons, except in 1972—in 1972 you can see there was over-capacity.

These dotted lines from 1975 on are the forecast growth of cargo over the years. Actually in 1974, despite the fact that there seemed to be a tremendous over-capacity here, NTCL had to put all their fleet into use because of severe ice conditions. The same thing happened in 1975 because their ships were caught in ice. They had to activate the entire fleet. So there perhaps is an argument for having a considerable over-capacity in the North.

Turning to the air transportation, prior to 1974 the government policy in the North—the MOT constructed, operated and maintained all the major airports such as Whitehorse, Yellowknife, Frobisher, Resolute, and so on.

The community airports at the smaller communities serving the outlying settlements were very rudimentary and still are in most cases, with improvements being accomplished under the remote airports program administered by the Department of Indian Affairs and Northern Development. It was recognized that there would have to be an acceleration in the provision of safe airdromes in the Arctic Communities if the federal objectives for northern Canada were to be realized.

• 1555

In 1974 we worked on and got approval—we worked on it previously of course—but in February, 1974, the Cabinet approved a new policy on Arctic air facilities, and they assigned three Arctic airport categories, A, B, and C. The large ones are in the A category at places like Whitehorse, Yellowknife, and so on. The B and C are in smaller com-

[*Interprétation*]

Voici à nouveau les régions desservies en 1972 mais, cette fois, par des navires commerciaux non sous-traités par le Ministère. On peut voir que ces navires vont aussi loin que le très haut Artique, jusqu'au fiord de Mokka.

Quant à l'Arctique ouest, c'est la Société des Transports du Nord, Limitée qui s'en occupe. La légende est aussi en français. Voilà les diverses autoroutes, l'Athabasca, la Mackenzie, l'Arctique de l'ouest jusqu'à Spence Bay et, depuis cette année, on réapprovisionne aussi les agglomérations du Keewatin sur la côte ouest de la baie d'Hudson.

Voici un petit historique de la Société des transports du Nord, Limitée. Il s'agit d'une société de la Couronne qui s'occupe de remorquage et de transport par chalands dans les régions que j'ai mentionnées. Elle a une flotte de 200 vaisseaux et, en 1974, elle a transporté un volume de marchandise 5 ou 6 fois supérieur à celui des marchandises qui ont servi à réapprovisionner tout l'Arctique de l'est. Elle assume 78 p. 100 du traffic sur le Mackenzie et c'est un transporteur publique dont la capacité et la structure tarifaire sont régies par la Commission canadienne des transports.

On trouve d'autres transporteurs publics autorisés par la CCT sur le fleuve Mackenzie. Je voulais vous montrer cette diapositive simplement pour que vous voyez que la STNL, dont la capacité autorisée est de 91,000 tonnes, est environ six fois plus importante que son plus proche concurrent, la KAPS. Il y en a deux autres, la Streeper et la Lindberg, qui ont droit à 6,000 tonnes chacunes.

Voici maintenant la capacité et les cargaisons totales de la STNL. La ligne du haut représente la capacité de sa flotte en tonnes-milles. Vous pouvez voir qu'il y a eu expansion en 1969 et, à nouveau, en 1973. Les lignes verticales représentent les cargaisons transportées au cours de chaque saison. En 1972, il y a eu surcapacité.

Les lignes pointillées à partir de 1975 sont des prévisions quant à l'augmentation des cargaisons. En fait, en 1974, malgré le fait qu'il semblait y avoir eu surcapacité, la STNL a fait appel à toute sa flotte à cause de la situation très grave causée par la glace. La même chose s'est produite en 1975 et des navires sont même restés pris dans la glace. Il a fallu utiliser toute la flotte. Voilà donc peut-être un argument expliquant une énorme surcapacité dans le Nord.

Dans le domaine des transports aériens, avant 1974, c'est le ministère qui construisait et exploitait les aéroports principaux comme ceux de Whitehorse, Yellowknife, Frobisher, Resolute, et d'autres, puis assuraient leur entretien.

Les aéroports locaux desservant les agglomérations éloignées étaient très rudimentaires et on continue de leur apporter des améliorations dans le cadre du programme du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien sur les aéroports éloignés. On a reconnu qu'il fallait fournir en toute célérité des aérodromes comportant une sécurité accrue pour les agglomérations de l'Artique, et ce, dans le but d'atteindre les objectifs fédéraux dans le Grand nord canadien.

En février 1974, le cabinet a approuvé une nouvelle politique relative aux installations aériennes dans l'Artique et défini trois catégories d'aéroports A, B et C. Les aéroports de catégorie A sont les plus importants, tels que ceux de Whitehorse, de Yellowknife, etc.; les aéroports de catégorie B et C se trouvent dans des agglomérations de

[*Text*]

munities. Without going into the details on how they are defined, the B ones will have a runway length of 5,000 feet and the C, 3,000 feet. That is flexible, of course, depending on technological developments and the actual route network of the carriers involved. B and C are the ones we refer to as being associated with the sociological objectives of the federal government in the provision of transportation.

The total program of $60 million, of which about $40 million was to be devoted to community airports, is to be completed over five years. All capital, operating, and maintenance funds were to be provided by the Ministry of Transport.

One exception to that is that at airports where the equipment utilized is common to both the community for cleaning streets and cleaning the airport, it would be provided by Indian and Northern Affairs. MOT will operate all the category A airports and the territorial government will operate categories B and C, using local native residents as much as possible to operate those airports and training them to include the airport operation, communications air-to-ground and point-to-point, and weather observation.

Just to give you an indication of how that program is progressing, in 1973-74 under the Indian and Northern Affairs remote airports program, a little over $1 million was spent on community airports. In 1974-75, when our program first came into being, we managed to up that to about $3 million. Even though under cabinet approval we were supposed to be spending around $8 million, it takes time to gear up. The next year we got up to close to $5 million—that is for this current fiscal year, and next year we are proposing to spend around $10 million or more on the B and C airports. So I hope we can average around $8 million a year.

That just gives you an indication of where they are. They are scattered all over. Most of these points, if you notice, can also be served by sea lift. Almost all, except for points in here, can be served by sea. Of course, in the high Arctic the weather stations up here cannot be served by sealift.

While we were working on the air facilities part of the air transportation system, there was also a recognition that the air services themselves had to be looked at. We started a parallel study and it is, of course, very closely related to the government's wishes regarding remote access in the territories and perhaps in the territories as well. It relates to the actual service provided by the carriers. We have had consultation with users, including questionnaires in six languages and town hall meetings throughout the North.

The findings of this study are now just about complete. We are getting the final results in from the users and the operators. We will have to be careful to integrate our findings with the initiative announced in June, 1975 on access to and from remote areas because, in the case of the northern parts of the provinces, in many cases they are just as remote or perhaps even more remote than some of the communities in the North.

[*Interpretation*]

moindre importance. Sans entrer dans les détails, disons que les aéroports de catégorie B auront une longueur de piste de 5,000 pieds, et ceux de catégories C, de 3,000 pieds. Cette norme n'est pas stricte; elle dépend, bien sûr, des développements technologiques et des trajets suivis par les transporteurs en cause. Les catégories B et C sont celles qui mettent en pratique les objectifs sociaux du gouvernement fédéral en matière de transport.

Le coût total du programme est de $60 millions, dont $40,000,000 ont été consentis aux aéroports de catégories B et C. La durée du programme est de 5 ans. Toutes les dépenses d'immobilisation, d'exploitation et d'entretien sont défrayées par le ministère des Transports.

La seule exception à cela, ce sont les aéroports dont l'équipement sert également à la collectivité pour nettoyer les rues; dans ce cas, les frais seront assumés par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le ministère des Transports se charge d'exploiter les aéroports de catégorie A, et les autorités territoriales exploitent les aéroports de catégories B et C, en employant les autochtones de l'endroit le plus possible. On a, à cet effet, créé un programme de formation comprenant le fonctionnement de l'aéroport, les communications air-sol et station à station et la météorologie.

Pour vous donner une idée des progrès du programme, en 1973-1974, le programme du MAINC touchant les aéroports éloignés a coûté un peu plus de $1 million sur les aéroports de types B et C. En 1974-1975, année de l'entrée en vigueur de notre programme, nous avons réussi à porter le budget à environ $3 millions. Même si le cabinet nous avait donné l'autorisation de dépenser jusqu'à $8 millions, il faut quelque temps pour s'organiser. L'année suivante, soit l'année financière en cours, nous avons dépensé près de $5 millions et, l'an prochain, nous prévoyons consacrer $10 millions ou plus à ces aéroports. Nous espérons donc verser en moyenne un montant de $8 millions par année.

Voici maintenant une carte vous donnant une idée des emplacements. Les aéroports sont éparpillés un peu partout. Comme vous pouvez le remarquer, la plupart de ces endroits peuvent être desservis par des hydravions ou par des navires, sauf quelques endroits ici. Bien entendu, dans le Nord de l'Arctique, les stations météorologiques ne peuvent compter sur les hydravions.

Tout en travaillant sur les installations aériennes, nous avons réalisé qu'il fallait aussi examiner les services aériens mêmes. Nous avons donc entrepris une étude parallèle qui est, bien entendu, reliée aux objectifs du gouvernement fédéral touchant l'accès aux régions éloignées. Elle a trait au service effectivement fourni par les transporteurs aux diverses agglomérations. Des consultations auprès des usagers ont fait l'objet de questionnaires préparés en six langues et des rencontres ont eu lieu auprès des idylles municipaux et de leurs commettants au niveau de plusieurs collectivités du Nord.

Les conclusions qui se dégagent de cette étude sont presque arrêtées. Nous recevons en ce moment les derniers résultats des usagers et des transporteurs. Nous devrons veiller à les intégrer à l'annonce faite en juin 1975, sur l'accès et les déplacements d'un endroit à l'autre dans les régions éloignées car, souvent les régions septentrionales des provinces sont aussi éloignées sinon plus que certaines des agglomérations du Nord.

[*Texte*]

This is the runway at Holman Island which is up in this area here. The present runway runs right down through the main street; in fact it is the main street of the village so it has to be changed. That is Inuvik over on that side.

Now, future developments. Turning to the policy itself of June 1975, we are going to be considering the Yukon Territories, the Mackenzie Valley, the high Arctic, Hudson's Bay, the eastern Arctic, Quebec, and Labrador. For each of those, as I said earlier, work has been under way. It is aimed at incorporating the principles of the government's new transportation policy, including a very thorough analysis of multi-motive considerations leading to the choice of the most cost-effective mode or combination of those and the respective roles of government and industry in the development of transportation systems, particularly with respect to cost recovery, etc.

Starting with the Yukon territory, we are mostly concerned with the rationalization of the relative roles of rail and road serving the mineral resource extraction industry. The air mode, of course, is there as large as life and so is the surface mode that I showed you earlier, but the main consideration now is with respect to mineral resource extraction and the roles of the rail and the road facilities in serving that purpose.

• 1600

We have not got the final results of this study: these are the draft results that I will show you. A Yukon rail study which was started last year and is now just about completed. It was completed by CN/CP rail and it comes up with a number of options with respect to future rail facilities in the Yukon. Options A, B, and C, relate to the extension of the White Pass and Yukon Railway from Skagway to Whitehorse; A to Salmon Arm; B following the same route around to Faro; and option C is straight to Faro. Options D and E would connect the Yukon rail system with the continental system from Watson Lake and into the Ross River-Faro area. Option E would carry that on to Alaska. And note this little point of Minto because it shows up on the next slide.

The costs: Option A is around $50 million; Option B is $84.8 million, including option A of $50.1 million; Option C is $76.8 million; Option D is $172 million; and option E is $189 million plus $259 million for the Watson Lake and Minto section.

The status of that, the only conclusions that we can come to at the moment, is that the northward extensions options A, B, and C of the White Pass and Yukon Railway and the continental link, Option D, do generate transportation cost savings. But the continental link is not economically viable when we consider the capital cost: the others are, and Option A looks to be the most promising. Option E does not appear to be viable, based on the currently available forecast on traffic from Alaska.

I am turning to the MacKenzie Valley. Here we have transportation concerned primarily with exploration development and delivery to market of the potential hydrocarbon resources in the Mackenzie River delta dnd the

[*Interprétation*]

Voici la piste de l'île Holman qui traverse la rue principale du village. Il faudra donc en changer l'emplacement. De ce côté, c'est Inuvik.

Maintenant, passons au développement à venir. Compte tenu de l'annonce de juin 1975, nous étudierons le territoire du Yukon, la vallée du Mackenzie, le Haut Arctique, la baie d'Hudson, l'est de l'Arctique, le Québec et le Labrador. Pour chacune des régions se prêtant à des extensions septentrionales, le travail est déjà en cours. Il a pour but d'insérer les principes de la nouvelle politique des transports du gouvernement fédéral, ce qui comprend l'analyse en profondeur des divers modes de transport pouvant conduire à la sélection du mode le plus effectif au point de vue coût ou encore d'une combinaison de modes, ainsi qu'à la définition des rôles respectifs du gouvernement et de l'industrie touchant le développement dans les systèmes de transport, surtout en ce qui a trait au recouvrement des coûts, etc.

En ce qui concerne le Yukon, nous nous préoccupons surtout de la rationalisation des rôles relatifs du réseau routier et du réseau ferroviaire en réponse aux besoins de l'industrie de l'extraction des minerais. Le mode de transport aérien, tout comme celui des transports de surface, que je vous ai montré plus tôt, est très bien développé, mais la principale préoccupation maintenant est l'industrie d'extraction de minerais et les rôles des réseaux routiers et ferroviaires qui pourraient la desservir.

Nous n'avons pas encore obtenu les résultats définitifs de cette étude; je ne pourrai donc vous montrer que des conclusions provisoires. Une étude du rail au Yukon a été entreprise l'an dernier et est presque terminée. Elle a été menée par le CN et CP et propose une série d'options quant aux diverses extensions possibles au Yukon. Les options A, B et C, concernent l'extension de la ligne de White Pass and Yukon de Skagway à Whitehorse: A va vers Salmon Arm; B suit la même voie jusqu'à Faro, et l'option C va directement à Faro. Les options D et E raccorderaient le réseau du Yukon au réseau continental de Watson Lake jusqu'à la région de Ross River-Faro. L'option E continuerait la ligne jusqu'en Alaska. Remarquez bien ce petit point qu'est Minto car on le verra sur la prochaine diapositive.

Voici les coûts: l'option A environ $50 millions; l'option B, $84.8 millions, dont $50.1 millions pour l'option A; l'option C, $76.8 millions; l'option D, $172 millions; et l'option E, $189 millions plus $259 millions pour la ligne Watson Lake-Minto.

Les seules conclusions que nous puissions tirer pour l'instant, c'est que les extensions vers le nord, les options A, B et C de la ligne du White Pass and Yukon et les raccords au réseau du sud, option D, engendrent des économies de transport. Toutefois, le raccord au réseau du sur n'est pas économiquement viable lorsque les dépenses d'immobilisation entrent en ligne de compte. Les autres le sont, et c'est l'option A qui donne le plus d'espoir. L'option E ne semble pas être viable à la lumière des données prévisionnelles dont nous disposons pour le transport de l'Alaska.

Je passe maintenant à la vallée du Mackenzie. Ici, l'analyse des transports porte surtout sur le développement des activités d'exploration et sur l'acheminement éventuel vers les marchés de consommation des ressources en hydro-car-

[*Text*]

Beaufort Sea. It is very much in the news, so much of what I show you will be old hat and I will cover it very quickly.

This slide you have probably seen in some public buildings. It is the most recent national energy forecast of the gas situation. All I want to show you here is the situation which shows a shortfall for total energy demand, including exports right now. The addition of the Mackenzie delta, which is that blob there, and the high Arctic shows that we may come to be in a very favourable position when they do come on stream. But when they come on stream, now showing 1980 for the Mackenzie delta and 1984 for the high Arctic, still remains to be seen.

Similarly with the oil, our potential producibility and supply demand—that one there, the low one, is the one for demand west of the Ottawa Valley without the 250,000 barrels a day to Montreal. In any case, potential producibility on those demand curves will intersect in about 7.3 years.

So there is a need to develop a transportation system to bring hydrocarbons out from the Arctic.

There is the area where all the action is, in the Beaufort Sea and the Mackenzie delta, where they are drilling onshore and shortly will be commencing to drill offshore as well. We have been drilling on artificial islands in the delta here and very shortly, as you will see, they will be having offshore drilling on a large scale.

Here is where transportation comes into it in a little bigger way. With respect to the proposed Beaufort Sea offshore drilling operations, commencing in 1976 for a five-year period by Dome Petroleum, through its subsidiary CANMAR, they will be introducing the first Arctic offshore drilling equipment. They have approval in principle to do this and will be introducing two drill ships and four support vessels, each of which is an Arctic Class two support vessel in accordance with our Arctic Pollution Prevention Regulations. One of these vessels is up there now. It is wintered at Herschel Island, which is just about here.

The others are not there yet. They are slated to come in next summer and will be starting the drilling. The season length is 110 days. One of the weaknesses in their planning was the fact that they did not plan for a harbour. I think they thought that Tuktoyaktuk would meet their requirements, but they discovered last spring that there is no suitable harbour in the western Arctic to accommodate their requirements and so they came to us to ask us what we could do.

Here is what they proposed: they proposed that to improve the Tuktoyaktuk harbour to meet their requirements, there should be a dredging operation carried out—a dredging project. There is the minimum requirement; the width of 300 feet, depth of 18 feet, and the length of nine to ten miles, and the recommended statistics are considerably larger than that.

[*Interpretation*]

bure pour lesquelles il existe un potentiel important dans le delta du Mackenzie et la mer de Beaufort. Comme on en parle beaucoup dans les nouvelles, vous devez déjà être au courant et je passerai donc brièvement.

Vous avez déjà dû voir cette diapositive dans certains édifices publics. C'est la plus récente prévision de l'ONE en ce qui a trait au gaz naturel. Je voulais simplement vous faire remarquer un manque à la demande totale en énergie, y compris les exportations. L'addition du delta du Mackenzie, cette tache ici, et du haut Arctique, laisse entrevoir la possibilité que nous puissions nous retrouver dans une situation avantageuse lorsqu'on commencera à les exploiter. Mais ce moment, prévu pour 1980, dans le cas du delta du Mackenzie, et 1984 dans le cas du haut Arctique, reste à voir.

C'est la même chose pour le pétrole. Notre capacité probable de production et de répondre à la demande, cette ligne-ci en bas représente la demande à l'ouest de la vallée de l'Outaouais, sans les 250,000 barils par jour vers Montréal. De toute façon, la courbe représentant la capacité probable de la production et celles représentant la demande se recouperont dans environ 7.3 ans.

Il faut donc absolument mettre au point un système de transport qui apporterait les hydrocarbures de l'Arctique.

Voici la région où tout se passe, celle de la mer de Beaufort et du delta du Mackenzie. C'est là que l'on a entrepris de forer des puits le long de la côte et où l'on fera bientôt de même au large. On a déjà entrepris le forage sur des îles artificielles dans le delta et, bientôt, on entreprendra aussi des activités de forage à une grande échelle, au large des côtes.

Voici où les modes de transport entrent véritablement en jeu. En ce qui concerne les projets de forage au large des côtes de la mer de Beaufort, c'est la Dome Petroleum qui les entreprendra en 1976 pour une période ce cinq ans et qui, par l'entremise de sa filiale CANMAR, se propose d'introduire dans la région de l'Arctique, les premiers équipements servant au forage au large des côtes. On a en principe approuvé leur projet et ils fourniront deux navires de forage et quatre bateaux de soutien, tous étant de classe numéro 2 pour les glaces, conformément aux règlements sur la prévention de la pollution dans l'Arctique. L'un de ces navires y est déjà rendu. Il est présentement hiverné à l'île Herschel, qui se trouve à peu près ici.

Les autres ne sont pas encore rendus. Ils sont censés être envoyés l'été prochain et commencer alors le forage. La saison dure 110 jours. L'une des lacunes de leur planification, c'est l'absence d'un port. Ils ont cru que celui de Tuktoyaktuk pourrait satisfaire aux besoins mais, le printemps dernier, ils se sont rendu compte qu'il n'existait aucun port approprié dans l'Arctique de l'ouest qui pourrait leur rendre service. La société est donc venue nous consulter.

Voici ce qu'elle a proposé: améliorer le site portuaire de Tuktoyaktuk en le draguant. Voici le minimum requis: une largeur de 300 pieds, une profondeur de 18 pieds et une longueur de 9 à 10 milles; or, les données proposées sont de beaucoup supérieures à cela.

[*Texte*]

• 1605

Now what happened? We looked into the requirements immediately last spring. Because of the crisis aspect of the proposal, we did not have the time to put a proper package in order to do a feasibility study—not to do any dredging or spend any large amounts of money but even the feasibility study. The proposal was rather weak in its presentation because we did not have time enough to get things done for last year, the season being as short as it is. This means that Dome's proposed requirements for the fall of 1976, when they will have to winter their ships in that part of the Arctic, will not be met, and they will likely have to winter them at Herschel Island.

Now what we are doing now is completing a very thorough analysis of all the possible alternatives for a modern draft harbour in the Western Arctic. The approach to Tuktoyaktuk at the moment is about 13 feet maximum draft and we need about 18 feet as a minimum.

We are looking at the respective role of the government and industry in cost sharing or cost recovery and we are going to give consideration to other beneficiaries other than Dome and to the long-term benefits that may accrue to us.

I turning from that to the developments in the Mackenzie delta itself. Here are the gas plant developments proposed. There are two main clusters, one at Tagly, an A and a B and at Parsons Lake. You may have read quite a bit about it. Here is Tuktoyaktuk and there is the area that is proposed to be dredged some day. This one is of interest just to show you the scale. This main plant at Parsons Lake is about 40 miles from Tuktoyaktuk, and from here to Inuvik is another 40 miles.

With respect to the gas pipeline—these are just the statistics which you have probably read about already—but notice the difference in length between the Canadian Arctic Gas Pipeline Limited proposal and the Foothills' proposals which are now being heard by the National Energy Board: 229 miles pipeline length versus 817; the cost, $7.5 billion versus $4 billion. What we are most interested in, of course, is the transportation logistics which support a pipeline construction and the involvement of the federal government.

There are the proposed stockpile sites which run from the vicinity of Fort Simpson here. From this point on, of course, they will be conducting pipeline construction and carrying it out the same as they did in Northern Ontario. Along here they will use the river boat and develop stockpiles all the way up to Prudhoe Bay if that pipeline goes ahead in that fashion.

Both applicants have concluded that the tug-barge system is the most cost-effective mode for logistics transportation to the stockpile sites. In addition to that, Canadian Arctic Gas Pipeline have concluded that there is no requirement for the Mackenzie highway during pipeline construction. Foothills may have a slightly different view in this regard. We have had some meetings with them and so have Indian and Northern Affairs, and we are meeting with them again next week.

[*Interprétation*]

Nous avons donc immédiatement étudié les exigences. A cause de l'aspect de crise, nous n'avons pas eu le temps de faire une étude de faisabilité en bonne et due forme, surtout que nous ne voulions pas non plus y consacrer beaucoup d'argent. La saison étant courte, nous n'avons pas eu le temps de faire faire toutes ces choses l'an dernier, et c'est pourquoi la proposition n'a pas été tellement bien présentée. Cela signifie que les besoins exprimés par la société Dome pour le printemps de 1976 ne pourront pas être satisfaits et qu'elle devra donc hiverner ses navires à l'île Herschel au lieu de le faire dans cette région-là de l'Arctique.

Nous menons présentement une analyse poussée de toutes les options possibles relatives à un site portuaire de profondeur moyenne dans l'Arctique de l'ouest. Le chenal d'accès à Tuktoyaktuk est actuellement d'environ 13 pieds maximum alors qu'il nous faut au moins 18 pieds.

Nous étudions aussi les rôles respectifs du secteur public et du secteur privé dans le partage des coûts ou dans leur recouvrement, en tenant compte des bénéfices à long terme et des bénéficiaires autres que Dome.

Passons maintenant au développement dans le delta même du Mackenzie. Voici les projets de construction d'usine gazière. Il y a deux principaux centres de forage, un à Taglu, centres A et B, et un à Parsons Lake. Vous êtes peut-être au courant. Voici Tuktoyaktuk et voilà la région où l'on se propose de faire du dragage un de ces jours. Cette diapositive est intéressante uniquement pour vous montrer l'échelle. L'usine principale se trouve à Parson's Lake, soit à environ 40 milles de Tuktoyaktuk. Il y a encore 40 milles jusqu'à Inuvik.

Voici maintenant certaines statistiques ayant trait au gazoduc. Remarquez la différence entre la longueur proposée par la Canadian Arctic Gas Pipeline Limited et celle de la Foothills' que l'Office national de l'énergie étudie présentement: 229 milles de pipe-line, contre 817; le coût, 7.5 milliards de dollars contre 4 milliards. Ce qui nous intéresse le plus, ce sont bien entendu les aspects logistiques du transport reliés à la construction d'un gazoduc et la participation du gouvernement fédéral.

Les emplacements de stockage proposés se trouvent aux alentours de Fort Simpson, là. De là, on construira un gazoduc, comme on l'a fait dans le nord de l'Ontario. Ici, on se servira d'un chaland et l'on installera d'autres aires de stockage tout le long du trajet jusqu'à Prudhoe Bay, si le gazoduc est construit de cette façon.

Les deux soumissionnaires en sont venus à la conclusion que le transport par chaland constitue le mode le plus économique pour l'acheminement logistique aux aires de stockage. En outre, la Canadian Arctic Gas Pipelines Limited estime qu'elle n'aura pas besoin de la route du Mackenzie durant les travaux de construction du gazoduc. La Foothills' pourrait avoir une opinion légèrement différente à cet égard. Nous avons rencontré leurs représentants, de même que les fonctionnaires du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, et nous devons les rencontrer à nouveau la semaine prochaine.

[*Text*]

Now, the effects this has on the river operators is that NTCL, because of its manpower resources, is probably the only river carrier that can meet this terrific expansion. They are being called upon and are doing logistic planning with Canadian Arctic Gas right now and have been for the last year.

We experienced severe ice conditions on the Point Barrow route this year around Alaska but everything destined for Prudhoe Bay this year was pretty well delivered. Part of it was a little late and the barges that did go around this way are now frozen in there. Nevertheless because of the severe ice conditions, it is quite possible that a large portion of the offshore source pipe, for instance, from Japan, may be delivered through the Skagway and White Pass and Yukon route, up through here, and down the highway into the Mackenzie delta area rather than all of it going through Hay River and up the Mackenzie River. This is why I mentioned that the situation is dynamic. It could mean that there could be a reduction in the traffic volume that NTCL must carry, along with other carriers, on the Mackenzie River.

That is just to give you an idea of the tonnage involved. I want you to notice this figure here: one and a half million tons over a three-year period north of Fort Simpson, and when you add to that the tonnage required for the gas processing plants, you get a total of close to two million tons. This is in addition to what NTCL is carrying right now on the river, some three and a half million tons. You can understand the terrific expansion that is required. That is the proposed tonnage for the delta gas plants in the Mackenzie Delta area. The modules that are too large to be carried by river would come around by Point Barrow.

• 1610

Pressure has been put on NTCL or has been. All these figures may not be valid, basically there are fundamental planning figures that we have worked out, showing that NTCL would have to spend in order of $68 point million in terms of floating equipment to meet the requirements for pipeline construction—NTCL and some other carrier, or a combination.

Similarly, with the same problem at the NTCL Hay River terminal and downstream, they would have to spend $17 million at Hay River and around $7 million downstream. I am not saying who is to pay for this, I am just saying these are the costs that would be incurred by somebody.

While we are talking about meeting the pipeline construction demands by the increase in floating equipment, at the same time, we have been examining and we had a lot of pressure from operators, to dredge the Mackenzie River at Ramparts, Sans Sault Green Island and Providence. Those are the constrictions in the river where the full draft of the barges now on the river cannot be enjoyed and where relaying must take place. The estimated capital cost of that for a five-year program—or a four, or a three, show, that the shorter the program, the higher the cost, because you have to have more equipment in there to do it. What it will do is to increase this minimum uniform depth of the river from six to eight feet, and you can see, over a 50 per cent increase in the barge tow. So, it is one way if you had time to dredge before pipeline construction. It would be a quick way of reducing the amount of floating equipment required. The status of that: we have completed our anal-

[*Interpretation*]

Étant donné les ressources en main-d'œuvre de la STNL, c'est sans doute le seul transporteur en mesure de faire face à cette incroyable expansion. On a fait appel à elle pour planifier, de concert avec la Canadian Arctic Gas, les divers aspects logistiques. Toutes deux travaillent depuis déjà un an.

Les conditions de navigation ont été très difficiles cette année à cause des glaces dans le passage de Point Barrow. Mais on a tout de même réussi à livrer toutes les marchandises à destination de Prudhoe Bay. Une partie est arrivée en retard et les barges qui ont fait le tour par ici sont maintenant prises dans les glaces. Toutefois, à cause de ces conditions très difficiles, il est fort probable qu'une bonne partie des tuyaux en provenance de l'étranger, par exemple du Japon, soit acheminés par le port de Skagway et le chemin de fer du White Pass and Yukon, par ici, puis par l'autoroute jusqu'au Delta du Mackenzie, au lieu que tout soit acheminé par la rivière Hay jusque dans le Mackenzie. Voilà pourquoi j'ai parlé de situation dynamique. Cela pourrait en effet réduire d'autant le trafic fluvial assuré sur le Mackenzie par la STNL et d'autres transporteurs.

Simplement pour vous donner une idée du tonnage en cause, je vais vous faire remarquer ce chiffre: un million et demi de tonnes en trois ans au nord de Fort Simpson. Lorsqu'on ajoute à cela le tonnage nécessaire aux usines gazières, on approche les 2 millions de tonnes. C'est, bien sûr, en plus de ce que transporte la STNL en ce moment sur le fleuve, soit environ trois millions et demi de tonnes. Vous réalisez donc l'expansion qu'il faut envisager. C'est le tonnage proposé des usines gazières de la région du delta du Mackenzie. Les modules qui seront trop volumineux pour être transportés sur la rivière arriveront par Point Barrow.

On a exercé énormément de pression sur la STNL. Tous ces chiffres ne sont peut-être pas exacts, mais ce sont là en principe les chiffres fondamentaux auxquels nous sommes arrivés dans le cadre de notre planification, démontrant que la STNL devra dépenser environ 68 millions de dollars pour acheter le matériel flottant nécessaire à la construction du gazoduc—la STNL et une autre société, ou les deux.

Ainsi, puisque le même problème se présentera au terminus de Hay River et en aval, il faudra y dépenser 17 millions et environ 7 millions respectivement. Je n'ai pas dit qui allait devoir en assumer les frais, mais tout simplement que ce sont là les coûts dont quelqu'un devra être responsable.

Bien qu'il soit question de répondre aux exigences de la construction du gazoduc en augmentant le matériel flottant, les exploitants ont exercé sur nous énormément de pressions en vue de draguer le fleuve Mackenzie à Ramparts, Sans Sault, l'Île Verte, et Providence. C'est à ces endroits que le fleuve se rétrécit nous empêchant d'utiliser les barges touées présentement sur le fleuve, et où le relais doit se faire. Le coût estimatif de ces travaux dans le cadre d'un programme de 5 ans—ou de trois ou quatre ans—indique que plus le programme sera de courte durée, plus le coût sera élevé, puisqu'il nous faudrait alors plus d'équipement. On accroîtrait ainsi la profondeur uniforme minimale du fleuve de 6 pieds à 8 pieds, et comme vous voyez, il y aurait une augmentation supérieure à 50 p. 100 dans le tirant d'eau des barges. Ce serait donc une solution si on avait le temps de draguer avant la construction du gazoduc. On pourrait ainsi réduire rapidement la quantité du

[*Texte*]

ysis and right now it is being discussed with the river operators.

If there is sufficient lead time, dredging would offer the most-effective solution for pipeline logistics traffic. It is also the least-cost alternative to cope with long-term traffic growth based on present forecasts. So, we will be going forward for an early decision on whether or not we should dredge the river.

Now we will turn to the air mode in support of pipeline construction. The little diamonds here are a series of heliports, as you can see there are a terrific number of them. By the way, I should tell you, or perhaps you are aware of the latest proposal by Canadian Arctic Gas before the Energy Board. Instead of running their pipeline down this way, they were going to run it right across here, which would save them around $200 million in the construction costs.

A number of existing airports will be enlarged and new airports will be constructed. Without going into too much detail, most of that will be done by industry. But where the communities are involved, at existing airdromes, it is quite likely the community will inherit an improved airport as a result of the pipeline. However, industry will build and operate any new air facilities that are dedicated to pipeline construction. We are engaged in planning with them what they need in the way of air transportation facilities particularly our air region in Edmonton is planning with the pipeline companies.

There are some constraints on government action which I would like to mention. But until the National Energy Board renders its decision, it is impossible for government to embark on any major projects which could be construed as compromising the NEB decision. In the interim, all we can do is plan and carry out the expansion associated with normal growth. But we can develop action plans in anticipation that the decision will be the affirmative and, as shown here, we can be poised but uncommitted.

In addition to the modes I have mentioned so far, specifically, the pipeline modes and the air marine modes along with them, we did examine an Arctic oil and gas railway, as an alternative pipeline. This was completed last year. It was done by CN-CP. That was the route that was proposed all the way from Prudhoe Bay down to an imaginary terminal near Trout River. The status of that: the railway would require 10 to 12 years to complete, therefore, it has been ruled out as a short-term solution. But, because it appears to be competitive with pipelines; if you had a sufficient volume of gas and oil, it should not be ruled out as a long-term alternative. We would have to have a Saudi Arabia out there just to warm it. But nevertheless, we should not rule it out.

[*Interprétation*]

matériel flottant nécessaire. Voici où nous en sommes: nous avons déjà terminé notre analyse et nous en discutons avec les exploitants de la voie fluviale.

Dans la mesure où il est possible de satisfaire au délai prescrit, le dragage semble offrir la solution la plus efficace au point de vue coût, en ce qui a trait au trafic logistique engendré par le gazoduc, et constitue également l'option la moins coûteuse pour faire face à la croissance du trafic à long terme, si on se fonde sur les prévisions dont on dispose présentement. Ainsi, la décision d'entreprendre ou non des travaux de dragage revêt un caractère prioritaire.

Passons maintenant aux installations aériennes en tant que soutient pour le gazoduc. Les petits losanges que vous voyez représentent une série d'héliports, et comme vous pouvez le constater, leur nombre est assez considérable. En passant, je devrais vous parler, ou peut-être que vous êtes déjà au courant, de la dernière proposition que la *Canadian Arctic Gas* a présentée à l'Office d'énergie. Au lieu de faire passer le gazoduc par cette route, elle avait l'intention de le faire passer ici, ce qui lui aurait fait épargner environ $200 millions dans le coût de construction.

Un certain nombre d'aérodromes déjà existants seront agrandis et l'on en construira de nouveaux. Sans trop entrer dans les détails, je dirai simplement que l'industrie se chargera en grande partie de ces travaux. Mais lorsque des communautés sont situées à proximité des aéroports déjà existants, il est vraisemblable que celles-ci hériteront d'un aéroport amélioré à la suite de l'installation du gazoduc. Toutefois, l'industrie construira et exploitera toute nouvelle installation aérienne servant à la construction du gazoduc. A cet égard, un travail de planification de concert avec le secteur privé est présentement en cours. Notamment, notre région aérienne d'Edmonton planifie avec ces sociétés, ce dont elles auront besoin en ce qui concerne les installations de transport aérien.

J'aimerais également parler de certaines contraintes influant sur l'action gouvernementale. Mais jusqu'à ce que l'Office national de l'énergie ait rendu sa décision, le gouvernement ne saurait s'engager dans quelque projet d'importance que ce soit sans risquer de compromettre la décision de l'Office. En attendant, on devra pourvoir aux seuls besoins résultant d'une croissance normale de la demande. Cependant, des programmes d'activités ont été préparés par anticipation, dans le cas où la décision serait affirmative, et comme on le voit ici, on peut être prêts sans toutefois s'engager.

Outre les moyens dont j'ai parlés jusqu'à présent, notamment le pipe-line, le transport aérien et maritime, nous avons étudié le transport par rail du pétrole et du gaz de l'Artique pour remplacer le pipe-line. Cette étudie, effectuée par le CN et le CP, a été terminée l'an dernier. Vous voyez la route proposée de Prudhoe Bay jusqu'à la station terminale imaginaire de Trout River. Voici l'état actuel: il faudrait de 10 à 12 ans pour parachever une telle voie ferrée, ce qui ne constitue pas une solution à court terme. Cependant, comme il semble bien que le rail serait une solution moins coûteuse que le pipe-line, dans le cas où le volume serait suffisamment élevé, il s'agit donc là d'une solution qui mériterait d'être retenue, du moins à long terme. Il serait bon que l'Arabie Saoudite soit là-haut pour le tenir au chaud, mais néanmoins l'idée mérite d'être retenue.

[*Text*]

As far as the Mackenzie corridor is concerned, our plans should include the possible need for a railway at some future date.

• 1615

Oil pipeline planning: You have probably heard about the Beaufort-Delta oil project. Imperial Oil Limited, Gulf Oil Canada Limited, Shell Canada Limited, Interprovincial Pipe Line Company and Trans Mountain Oil Pipe Line Co. have recently been formed and their objective is to be build an oil pipeline down the Mackenzie River if sufficient reserves are found.

Tentatively, they plan to have an application before the National Energy Board next year. If an oil pipeline is built, it could result in an acceleration of the Mackenzie Highway because it may require a parallel highway.

Turning to the higher Arctic and Hudson Bay, in this case we are looking at transportation development associated with the proposal to build a gas pipeline from the Sverdrup Basin and, more recently perhaps, the marine mode will be coming into this zone because of discovery of oil on Cameron Island in commercial quantities.

That is the proposed route of the Polar Gas consortium proposal to build a pipeline from Sverdrup Basin. Cameron Island is about right here. That is where they struck oil a few weeks ago. The proposed route would cross inter-island and would make a number of inter-island crossings and would come down either the west coast of Hudson Bay to the Toronto-Montreal market area, or across the top of Hudson Bay and through the Province of Quebec, or the third proposal, which is a smaller-inch pipeline down through Manitoba joining with existing systems near Winnipeg.

There are logistics associated with the pipeline proposal—reserve to date. Various figures are quoted. We have 10 trillion shown here. I think that is pretty close to correct. Ultimate recoverable is very optimistic. The pipeline length is 22 00to 32 00 miles depending on which route is chosen. Similarly the diameter varies on which route you choose and so does the capacity. So do the costs and logistics—tonnage is from 3 million to 5 million tons. That is another big project in terms of transportational logistics.

The preliminary requirements for transportation have been identified by Polar Gas and we are aware of them. We are going to examine in greater depth the transportation requirements for this proposal next year, as part of an environmental and socio-economic study. Polar Gas believes they can solve the technical problems of inter-island crossings and intends to apply in 1977 or 1978, with a view to having gas brought to southern markets in the early 1980's. Of course, prior to the National Energy Board decision, we have exactly the same constraints facing us as we have in the Mackenzie Valley.

[*Interpretation*]

Tout le plan de développement du corridor du Mackenzie devrait par conséquent tenir compte du besoin éventuel d'une voie ferrée dans un avenir plus ou moins lointain.

Le projet d'oléoduc: vous avez probablement entendu parler du projet de la Beaufort-Delta Oil, entreprise en participation récemment formée et groupant les sociétés suivantes: Imperial Oil Limited, Gulf Oil Canada Limited, Shell Canada Limited, Interprovincial Pipe Line Company et Trans Mountain Oil Pipe Line Co. Leur objectif est de construire un oléoduc dans la vallée du Mackenzie dans l'éventualité où des réserves suffisantes seraient trouvées.

A titre d'essai, le groupe a l'intention de présenter une demande de permis à l'Office national de l'énergie l'an prochain. Si l'on construisait un oléoduc, cela pourrait accélérer la construction de la route du Mackenzie puisqu'une route parallèle serait vraisemblablement nécessaire.

Passons maintenant à la région du haut Arctique et de la baie d'Hudson. Nous examinons ici le développement des moyens de transport relié à un projet de construction d'un gazoduc depuis le bassin de Sverdrup et, plus récemment peut-être, les possibilités de transporter par voie d'eau étant donné la découverte de pétrole sur l'île Cameron en quantité industrielle.

Il s'agit là de la route proposée par la Société Polar Gas qui a l'intention de construire un pipe-line depuis le bassin Sverdrup. L'île Cameron est située à peu près ici. C'est là que l'on a découvert du pétrole il y a quelques semaines. La route proposée passerait à travers les îles plusieurs fois et parviendrait aux marchés de Toronto et Montréal soit par la côte ouest de la baie d'Hudson soit par le haut de la baie d'Hudson en passant par la province de Québec, ou encore, par un plus petite pipe-line, par le Manitoba jusqu'au système actuel situé près de Winnipeg.

Le projet du pipe-line est accompagné d'études logistiques—les réserves actuelles. On cite divers chiffres. On indique ici 10 billions, ce qui est assez près de la réalité. Les réserves anticipées prêtent à l'optimisme. La longueur du pipe-line sera de 2,200 à 3,200 milles selon la route choisie. Aussi, le diamètre du gazoduc tout comme sa capacité varient selon la route. Le coût et la logistique—le tonnage sera de 3 à 5 millions de tonnes—varient également en fonction de la route. Il s'agit là d'un autre projet d'envergure sur le plan de la logistique des transports.

Les besoins logistiques en matière de transport ont fait l'objet d'une identification préliminaire par la société Polar Gas qui nous en a fait part. Nous examinerons plus en profondeur les besoins en transport découlant de cette proposition l'an prochain, dans le cadre des études portant sur l'environnement et sur les aspects socioéconomiques. La Polar Gas croit que les problèmes techniques découlant de la construction du pipe-line à travers les îles peuvent être résolus et a l'intention de présenter sa demande de permis en 1977 ou 1978, en vue de pouvoir livrer le gaz au marché du sud du pays au début des années 1980. Évidemment, avant que l'Office national de l'énergie prenne sa décision, nous faisons face au même type de contraintes soulevées précédemment à l'égard du gazoduc du Mackenzie.

[*Texte*]

We have done a bit of work ourselves in looking at the various modes that could be used to transport hydrocarbons in the North. These include the pipeline or a railway along this way. The marine mode from a transition point on Devon Island to the Eastern Canadian markets would be a trans-shipment point for the rail system. You would have it served either by air from the Sverdrup Basin or by an inter-island pipeline system.

The result of that study, which was a very low-budget thing, gives us an idea of the relative aspects of the various modes. I just want you to notice that, with regard to the pipeline marine mode where you would have an inter-island pipeline and then a marine trans-shipment point in the Eastern Arctic, the tariff for 1,000 cu. ft. of gas is $1.40 versus $1.35 for the pipeline. They are in the same ballpark.

Arctic resources by sea are becoming more and more important because if the technical problems associated with the channel crossings by Polar Gas cannot be solved or if Canada's energy policy is to meet domestic needs only, then a large diameter pipeline may not be an economic proposition. It may be impossible to drill.

The marine mode then appears to be the best alternative. It can also transport hydrocarbons on an incremental basis. You do not have to take it out in such huge quantities. The preliminary studies we have done so far indicate that we have to do a lot more work on the marine mode and we have do it very quickly.

Northern Associates did conduct an examination of the marine mode for the Ministry of Transport in 1974. They concluded that year-round Arctic transportation by the marine mode is technically feasible. They divided the high Arctic into three areas, a northwestern part—I will show you this shortly on the next two slides—suitable only for submarines due to the presence of polar pack ice; an eastern and a western portion where surface ships could operate on a year-round basis; and a central portion where you would have to use semisubmersibles. These are the areas in question. This is the area where you could use surface ships on a year-round basis.

• 1620

This area here—only submarines. Concerning this area here, because of the presence of multi-year ice, they suggested semi-submersibles and there are the hull configurations they suggested, the surface mould, and the semi-submersible. Progressively, if they had two generations, you could see that the amount of hull that has to penetrate the ice becomes less and less, and of course the submarine, which operates under the ice.

Concerning the Arctic Class 2, I think you have been briefed on that already by another member of the MOT. I understand it has now been approved by Treasury Board and is going ahead. It is a bold first. It will be the first of its kind and along with the Arctic Class 7 polar icebreaker, which is now being designed and which I trust will be built some day, these initiatives, from my point of view,

[*Interprétation*]

Nous avons nous-mêmes effectués certains travaux afin d'étudier les divers modes pouvant servir au transport des hydrocarbures dans le Nord. Il faudrait construire un pipeline ou un chemin de fer sur ce parcours. Le transport par voie d'eau à partir d'un passage situé sur l'île Devon vers les marchés de l'Est canadien constituerait un relais pour le système ferroviaire. On pourrait ainsi transporter les hydrocarbures par air du bassin Sverdrup ou par un système de pipe-line entre les îles.

Le résultat de cette étude, dont le budget était peu élevé, nous donne une idée des aspects relatifs des divers moyens. Je voudrais simplement vous indiquer qu'en ce qui concerne le pipe-line marin, qui comprendrait un pipe-line entre les îles puis un relais marin dans l'est de l'Arctique, le tarif pour 1,000 pieds cubes de gaz est de $1.40 par opposition à $1.35 dans le cas d'un pipe-line. C'est à peu près la même chose.

L'accès aux ressources de l'Arctique par la mer est de plus en plus important, car si l'on ne peut résoudre les problèmes techniques concernant la traverse des chenaux, projet de la Polar Gas, et si la politique canadienne de l'énergie est de répondre uniquement aux besoins des Canadiens, la construction d'un pipe-line de grand diamètre peut ne pas constituer une proposition économique. Il se peut également que le forage soit impossible.

Le transport par voie d'eau semble donc constituer la meilleure solution. On pourrait également transporter les hydrocarbures sur la base d'accroissements successifs. Il n'est pas nécessaire de les acheminer en quantités énormes. Les études préliminaires indiquent que le transport par voie d'eau exige un examen plus poussé et il faudra agir très rapidement.

La Northern Associates a réalisé une étude du transport maritime en 1974 à l'intention du ministère des Transports. Elle a conclu que le transport maritime à l'année longue dans l'Arctique est techniquement possible. Elle a subdivisé le grand Nord ou le haut Arctique Canada en trois régions principales: la partie nord-ouest—les deux prochaines diapositives vous indiqueront exactement de quoi il s'agit—qui ne convient qu'à la navigation sous-marine par suite de la présence permanente des glaces polaires; la partie est et la partie ouest qui conviennent aux navires de surface à l'année longue; et la partie centrale qui se prête aux semi-submersibles. Voici les régions en question. Vous voyez ici la région où il serait possible d'utiliser les navires de surface à l'année longue.

Cette région-ci—seulement les sous-marins. En ce qui concerne cette région-ci, étant donné la présence des glaces polaires compactées depuis plusieurs années, on propose les semi-submersibles et l'on voit ici la configuration des coques proposée, le mode de surface et le semi-submersible. Progressivement, après 2 générations, il serait possible de voir que la profondeur de la coque qui doit pénétrer dans la glace diminue, et évidemment le sous-marin, qui fonctionne sous la glace.

En ce qui concerne le navire Arctique classe 2, je crois qu'un autre fonctionnaire du ministère des Transports vous en a déjà parlé. Le Conseil du Trésor l'a déjà approuvé et le projet est en marche. Il s'agit là d'une première tentative très audacieuse. Ce navire sera le premier de ce type et avec le navire brise-glace Arctique classe 7, que l'on conçoit présentement, et qui sera construit un

[*Text*]

will enable us to test the validity of the Arctic Waters Pollution Prevention regulations.

We do not know very much about the unknown area beyond the short comparatively ice-free season that we have right now. We have to build ships that can go beyond the present season and test our regulations and test what has to be done in the future.

On the Quebec-Labrador Northern Extension that was included in the policy announcement, we are concerned with a possible highway connection from the Province of Quebec to Labrador and eventually through to Newfoundland, across the Strait of Belle Isle. Here are the routes from Baie Comeau up to Goose Bay, down through here and possibly across here.

The status of that is that both the provinces of Newfoundland and Quebec have carried out preliminary studies on the possible routing. Newfoundland has additionally examined the extension of the highway right through to Newfoundland.

Our involvement has been minimal to date, but we are now getting involved. What we are doing now is consolidating the work that has been done and we will make a further assessment of the proposal, so that we can get a recommendation on future action. There will be full provincial involvement.

That is the end of my presentation. In line with the announcement of the government's new transportation policy, and the specific initiatives associated with it, we have set a target date for the completion of a comprehensive action plan to define the Minister's role very explicitly with other government departments by the spring of 1976. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hagglund, for a most interesting presentation, which I am sure has enlightened the members of the Committee. We have some time left. I think, if it is agreeable to the members, we can proceed with some questioning of our witnesses. Is that agreeable? I have on the list Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you very much, Mr. Chairman. This series of studies you outlined seems to have been almost entirely northern. There is one other highway link, which has a very important economic potential for Eastern Canada in particular. If it were linked with a trade-off with the Americans on the Alaska highway, it would have a very real impact on the tourist economy of the Yukon.

I refer to the main corridor concept, which would involve linking the Eastern Townships' auto route across the top of Maine with the New Brunswick highway system. In a trade-off with the Americans, we would pay for an amount of improvement on the Alaska highway equivalent to what the American government would pay on constructing a corridor across Maine.

I understand that some study has been made in the Department of Transport—several years ago now—on the economics and the savings involved in truck transportation in particular of such a route. I wonder whether you included a look at that in this general look at a number of projects across the country.

[*Interpretation*]

jour, je l'espère, il sera possible de vérifier la validité des règlements relatifs à la prévention de la pollution des eaux de l'Arctique.

Nous ne savons pas grand-chose au sujet de la région inconnue située au-delà de celles qui sont accessibles au cours de la saison relativement courte d'absence de glace dans le haut Arctique. Il faut construire des navires capables d'aller au-delà de la région présentement accessible et mettre nos règlements à l'épreuve afin de savoir ce qu'il faudra faire à l'avenir.

L'extension dans la région Québec-Labrador, dont il était question dans la déclaration relative à la politique, présente la possibilité d'un axe routier à partir de la province de Québec jusqu'au Labrador et éventuellement à travers Terre-Neuve, en passant par le détroit de Belle-Isle. Voici les routes depuis Baie-Comeau jusqu'à Goose Bay, en passant par ici et peut-être par là.

Voici la situation actuelle: les provinces de Terre-Neuve et de Québec ont préparé des études préliminaires touchant la possibilité d'un axe routier. Terre-Neuve a en outre examiné l'extension de cette route à travers l'île de Terre-Neuve.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement fédéral n'a pas tellement examiné cette question. A l'heure actuelle, nous regroupons le travail qui a été effectué et nous évaluerons davantage la proposition, afin de pouvoir présenter une recommandation sur les mesures futures. Les provinces y participeront pleinement.

Ici, s'achève mon exposé. Suite à la présentation de la nouvelle politique du gouvernement en matière de transports, et aux initiatives précises qui en découlent, nous avons fixé au printemps de 1976 la date à laquelle sera terminé le plan d'action complet qui définira de façon détaillée le rôle du ministre avec d'autres ministères du gouvernement. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hagglund, de cet exposé très intéressant. Je suis persuadé que les membres du Comité comprennent maintenant davantage la situation. Il nous reste un peu de temps. Je crois que si les membres du Comité sont d'accord, nous pourrions interroger les témoins. Est-ce que tout le monde est d'accord? J'ai le nom de M. Watson.

M. Watson: Merci beaucoup, monsieur le président. Cette série d'études que vous nous avez exposée semble porter presque exclusivement sur le Nord. Il y a une autre route, ayant une portée économique importante pour l'Est du Canada notamment. Si elle était reliée, dans le cadre d'un échange avec les Américains, à la route de l'Alaska, elle aurait des répercussions importantes sur l'économie touristique du Yukon.

Je fais allusion au concept du couloir principal, où il faudrait relier l'autoroute des Cantons de l'Est, au nord de l'État du Maine, au système routier du Nouveau-Brunswick. Dans le cadre d'un échange avec les Américains, nous paierions un montant en vue de l'amélioration de l'autoroute de l'Alaska équivalent à ce que le gouvernement américain verserait pour construire un passage dans l'État du Maine.

Je crois que le ministère des Transports a effectué des études à cet égard—il y a déjà plusieurs années—afin de connaître les avantages économiques d'une telle route, notamment en ce qui concerne le transport par camion. Je me demandais simplement si vous aviez examiné cette question dans le cadre de votre étude générale des nombreux projets d'un bout à l'autre du pays.

[*Texte*]

I will outline my questions here, and if you will note them perhaps we can get the answers later.

• 1625

The dredging which you indicated was necessary at the mouth of the Mackenzie to make Tuktoyaktuk accessible: I did not see any figures on that at all. I wondered as well whether or not the extremely serious silting that results from the Mackenzie River flow rules out the practicality of that project.

The other point I would like an answer to is: since the question of the efficiency of heavier or larger boats on the Mackenzie River has been around for a long time, I am curious as to why we have only now reached the point of considering dredging to permit an average depth of eight feet instead of six feet. This seems to be an ovbious thing that has been around a long time. Have there not been recommendations in the past in this area? Why are we dragging our feet on that one?

One other question relates to the Canadian contribution to the highway between Whitehorse and Skagway. What has been our contribution? Is that highway operational now? If not; how soon is it expected to be operational? I also would like some details on the highway negotiations that are going on with the American government for the distance between the Alaska boundary and Haines. I understand there has been a proposal around for a couple of years that the Americans pay for a portion within Canada. I want to know what is happening on that issue.

The possible pipeline routes on both sides of Hudson Bay: could you give us some details on the distances involved and the rough cost estimate so far between the west side route and the east side route of Hudson Bay; and details, if you have any on how, if the east side route were followed, it would be possible to cross the top of Hudson Bay.

I have another one that I will try and figure out.

The Chairman: Mr. Hagglund.

Mr. Hagglund: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Watson, to take them in the order in which you asked them. I have heard about the trade-off on the main proposal regarding the Alaskan discussion with the Americans, but it is not my area; I am sorry. I have not even heard about it recently in the Ministry of Transport, but there may have been a study on it. If there is some way I could look it up and find the latest information on it, then I could provide it to you.

In the case of Tuktoyaktuk, the dredging of the harbour there: I went fairly fast through my presentation, I must admit, but the first thing we would do is a feasibility study. We would not consider any dredging whatsoever without a feasibility study. This, we hope, would identify the silting problem and might rule it out entirely. The cost figures that have been bandied about range anywhere from $10 million to $40 million for the ultimate dredging, but we do not know that until we do some test dredging. Our feasibility study will involve dredging two or three areas, perhaps 200 feet square, something of that nature, in chosen areas to identify what happens to them over a period of a year. Actually nothing can occur in the way of any major program until 1977 because there is no way we would go in there and do anything without the feasibility study.

[*Interprétation*]

Je vous exposerai mes questions et peut-être que vous pourrez me fournir une réponse plus tard.

Vous avez indiqué qu'il sera nécessaire de draguer à l'embouchure du Mackenzie afin d'avoir accès à Tuktoyaktuk: je n'ai vu aucun chiffre à cet égard. Je me demande également si l'envasement extrêmement grave qui résulte de l'écoulement du fleuve Mackenzie enraie ou non la possibilité de ce projet.

J'aimerais également que vous répondiez à la question suivante: puisque l'on parle depuis longtemps de l'efficacité de navires plus lourds ou plus gros sur le Mackenzie, je me demande pourquoi nous venons à peine de songer au dragage permettant une profondeur moyenne de 8 pi. plutôt que de 6 pi. Cette question est à l'étude depuis longtemps et cela me paraît évident. N'a-t-on pas fait de recommandations à ce sujet par le passé? Pourquoi est-ce qu'on hésite?

J'aimerais également poser une autre question au sujet de la participation des Canadiens à la route qui reliera Whitehorse et Skagway. Quel est le montant de notre contribution? Est-ce que cette route est ouverte à l'heure actuelle? Dans la négative, quand s'attend-on à ce quelle soit ouverte? J'aimerais également avoir quelques détails sur les négociations en cours avec le gouvernement américain au sujet de la distance entre la frontière de l'Alaska et Haines. Je crois que l'on a proposé depuis quelques années que les Américains paient une portion de la route située au Canada. Je veux savoir ce qui se passe à ce sujet.

Pour ce qui est des tracés possibles du pipe-line des 2 côtés de la Baie d'Hudson, pourriez-vous nous fournir certains détails sur les distances et le coût approximatif jusqu'à présent entre la route du côté ouest et celle du côté est de la Baie d'Hudson; et j'aimerais savoir comment, si l'on construit la route du côté est, il serait possible de traverser l'extrémité de la Baie d'Hudson.

J'aurais une autre question mais je vais y réfléchir.

Le président: Monsieur Hagglund.

M. Hagglund: Merci, monsieur le président.

Monsieur Watson, je vais répondre à vos questions dans l'ordre où vous me les avez posées. J'ai entendu parler de l'échange concernant la proposition relative à la route de l'Alaska avec les Américains, mais ce n'est pas mon domaine, je m'en excuse. Je n'en ai même pas entendu parler récemment au ministère des Transports, mais il se peut qu'une étude soit en cours à ce sujet. S'il m'est possible de trouver les dernières données à cet égard, je vous en ferai part.

En ce qui concerne Tuktoyaktuk et le dragage du port à cet endroit, j'en ai parlé assez rapidement dans mon exposé, je dois l'admettre, mais il faut tout d'abord songer à mener une étude sur la possibilité d'un tel projet. Sans une telle étude nous ne pouvons absolument songer au dragage. Nous espérons qu'une telle étude identifierait le problème de l'envasement et il se peut que le projet soit abandonné complètement. Le coût approximatif de ce projet varie de 10 millions à 40 millions de dollars en ce qui concerne le dragage, mais nous ne connaîtrons pas le chiffre exact jusqu'à ce que nous ayons fait un dragage d'essaie. Dans le cadre de notre étude nous effectuerons un dragage à 2 ou 3 endroits, de 200 pi. ca. environ, afin de savoir ce qui se produira après un certain nombre d'années. En fait, aucun programme d'importance ne peut être entrepris avant 1977, parce qu'il n'y a rien à faire tant que l'étude de faisabilité n'aura pas été effectuée.

[*Text*]

• 1630

Dredging in the Mackenzie. Why have we been dragging our heals? It could be a long story. I do not know all the details on it but part of it, I think, came to light when I discussed the capacity of the equipment on the river. As you know, starting in 1969—I do not know if dredging was discussed at that time, that is historical; I would have to look it up—NTCL, the largest carrier, actually had an overcapacity. Now it is true that in 1973 they also expanded instead of dredging, so your question is a valid one, but I do not know why it was not dredged. I do not think we knew enough about it. We have now done what I consider to be a very thorough study on it and I think we will be able to ask for an answer on it, one way or the other.

Mr. Watson: There was a lot of talk about Herschel Island as a major port about three years ago.

Mr. Hagglund: That is correct.

Mr. Watson: You did not make any reference to that at all.

Mr. Hagglund: Well, I mentioned it only in passing in the sense that even now Dome Petroleum and Canmar Drilling, their subsidiary, is wintering one of their supply vessels at Herschel Island. It is being wintered there right now. NTCL has wintered barges there in the past. The study you are referring to looked at it as a major deep sea terminal for using the Northwest passage for transport from Prudhoe Bay hydrocarbons in that area through the Northwest Passage. It has potential to serve as a modern draft harbour. When you get inside Pauline Cove on Herschel Island you do have a reasonable harbour. But the harbour is not as good as Tuktoyaktuk. It does not have any of the infrastructure at all. So we will have to weigh that off along with Dome. If they are going to go in there, they will have to pay for it themselves. They obviously are trying to make use of an existing harbour where there is even a NTCL drydock. It is the only drydock in the North, and the drydock incidentally can accommodate these supply vessels. It cannot accommodate the drill ship.

So, that is the best I can give you on why we have been dragging our heels on dredging. If we have, we have ceased to do so. We will have our answers on it as quickly as possible.

The Canadian construction on the Whitehorse to Skagway highway. That is under way of course. The highway negotiations with the U.S. on Haines and what is happening there, I will leave to Mr. Anderson to answer. He was just up there with the government highway policy group, so would you answer those two, Bill, and I will answer the one you asked about the pipeline routes that Polar Gas are proposing on the East or West coast of Hudson's Bay.

We do not have any firm figures from Polar Gas on either route. The only thing we know is that they are going to have technical problems in crossing the north of Hudson's Bay, if they go across Southampton Island to Province of Quebec. In fact, they have stated that the technical problems that they will encounter can probably be solved but they do not have the technical solutions as yet. So it

[*Interpretation*]

Passons maintenant au dragage dans le Mackenzie. Pourquoi trainons-nous de la patte? L'explication est complexe. Je n'en connais pas tous les détails, mais certains d'entre eux me sont apparus lorsque j'ai discuté de la capacité d'équipement du fleuve. Je ne sais pas si, en 1969, on parlait déjà d'effectuer du dragage. En 1969, la STNL était le plus grand transporteur, et avait même un rendement trop fort. Je sais qu'en 1973, la société s'est élargie au lieu de procéder au dragage, de sorte que votre question est très valable. Je ne sais pas pourquoi il n'y a pas eu dragage. Nous avons maintenant terminé une étude approfondie sur la question, et nous pourrons peut-être répondre à ce point d'interrogation, d'une façon ou d'une autre.

M. Watson: Il y a environ trois ans, on a beaucoup dit que l'île Herschel pourrait devenir un grand port.

M. Hagglund: C'est exact.

M. Watson: Vous n'en avez absolument pas parlé.

M. Hagglund: Je n'ai fait qu'allusion à cette île en ce sens que, même maintenant, la société Dome Petroleum et Forage Canmar, leur filiale, entreposent l'un de leurs bateaux d'approvisionnement à l'île Herschel pour l'hiver. Il y est déjà. La STNL y a déjà entreposé des péniches dans le passé. L'étude dont vous parlez envisageait de faire de l'île un grand terminus en haute mer pour l'utilisation du passage par le nord-ouest pour tout le transport des hydrocarbures venant de la baie Prudhoe vers cette région, en passant par le passage nord-ouest. L'île pourrait même servir de port pour les bateaux à tirant d'eau élevé. A l'intérieur de l'anse Pauline de l'île Herschel, on pourrait établir un port d'une grandeur raisonnable. Cependant, il ne serait pas aussi bien placé qu'à Tuktoyaktuk, puisqu'il n'en aurait pas toute l'infrastructure. Il faudra donc discuter de ces avantages et désavantages avec la société Dome. Si cette dernière veut s'établir à l'île Herschel, il faudrait qu'elle paye pour l'aménagement elle-même. Elle semble même vouloir profiter du fait qu'il existe déjà une cale sèche de la STNL. C'est la seule cale sèche du nord, et elle peut, soit dit en passant, servir tous les bateaux d'approvisionnement. Toutefois, elle ne peut desservir le bateau de forage.

C'est la meilleure façon dont je puisse vous expliquer le retard que nous avons mis à nous occuper du dragage. Cependant, nous avons cessé de tergiverser et nous pourrons vous répondre le plus vite possible.

Passons maintenant à la construction de l'autoroute de White Horse à Skagway. Elle est déjà en voie de construction. Pour vous parler des négociations entreprises avec les États-Unis, à Haines et pour tout ce qui se passe dans cette région-là, je laisserai M. Anderson prendre la parole. Comme M. Anderson s'est rendu sur place avec le groupe gouvernemental de la politique sur l'autouroute, il pourra répondre à ces questions, alors que je répondrai moi-même à celles qui portent sur les tracés du pipe-line que la société Polar Gas pose sur la côte est et ouest de la baie d'Hudson.

La *Polar Gas* ne nous a donné aucun chiffre quant à ces deux tracés. Nous savons seulement qu'elle rencontrera des problèmes techniques si elle traverse le nord de la baie d'Hudson, en passant par l'île Southampton vers la province de Québec. La société a naturellement déclaré qu'elle pourrait résoudre les problèmes techniques, bien qu'elle n'ait pas encore trouvé de solution. Cette route coûterait

[*Texte*]

would probably be more expensive than running down the west coast of Hudson's Bay. Probably, I do not know. They have not stated clearly which is which, but it seems to me that the west side of Hudson's Bay would be favoured because of technical problems and high cost but there has been no decision.

Mr. Watson: No, but you said Polar Gas are doing it. Are you letting them do all the research or are your people in there analyzing as well?

Mr. Hagglund: They are doing the same type of job there from an initial point of view as the pipeline companies have done in the Mackenzie Valley. The government gets involved. We are privy to their information and, if we want to question it we can do so and actually we can do some of our own studies to verify in certain areas, without duplicating the things that should not be duplicated.

Mr. Watson: Yes, all right.

Mr. Hagglund: Bill would you answer the two questions on Whitehorse.

The Chairman: Mr. Anderson.

Mr. W. G. Anderson (Director, Planning and Programming, Arctic, Transportation Agency): The Whitehorse-Skagway Highway, the Canadian contribution, as I understood your question — Canada is building the portions in Canada, the Americans are building the portions in the United States. The American portion is under construction. Whitehorse to Carcross is completed and they expect the Carcross to the Alaskan border section to be completed by 1978-79.

Mr. Watson: So the linkup is expected for 1978-79, not before.

Mr. Anderson: Not before.

Mr. Watson: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson . . .

Mr. Watson: There is one more question there he was going to answer.

Mr. Anderson: The Haines-Alaska route — actually the Ministry of Transport is not that closely involved with that one. It is the Department of Indian and Northern Affairs that is more concerned with that. The information I have added is designed to resolve the problems of right-of-way through British Columbia.

Mr. Watson: What is the trade-off on the cost?

• 1635

Mr. Anderson: The Americans are doing the full paving job from Haines, Alaska, up through Canada to the Alaska-Yukon border.

[*Interprétation*]

probablement plus cher que celle qui emprunterait la côte ouest de la baie d'Hudson. Cependant, je n'en suis pas sûr. La société n'a pas encore bien défini les éléments des deux tracés, mais il me semble que le côté ouest de la baie d'Hudson devrait être choisi, parce qu'il ne pose pas de problème technique et ne coûterait pas trop cher. Toutefois, aucune décision n'a été prise.

M. Watson: Non, mais vous avez déclaré que c'est la société *Polar Gas* qui s'occupait du tracé. Leur laissez-vous toute la recherche, ou est-ce que vos fonctionnaires participent aussi à l'analyse?

M. Hagglund: La société fait le même genre de travail initial que les sociétés de pipe-lines ont fait dans la vallée du Mackenzie. Le gouvernement met, lui aussi, la main à la pâte. Nous connaissons les renseignements qu'ils prennent, et si nous voulons les remettre en question, nous le pouvons. Nous pouvons également procéder à nos propres études pour vérifier certains domaines, sans pour cela faire double emploi avec les travaux qu'a faits la société.

M. Watson: Très bien.

M. Hagglund: Bill, voulez-vous répondre aux deux questions portant sur Whitehorse?

Le président: Monsieur Anderson.

M. W. G. Anderson (directeur de la planification et de la programmation, Agence des transports dans l'Arctique): Si j'ai bien compris votre question, il s'agit de la contribution canadienne à l'autoroute reliant Whitehorse à Skagway. Le Canada construit la portion qui se trouve au Canada, et les Américains la portion qui se trouve aux États-Unis. La partie américaine de l'autoroute est en voie de construction. Le tronçon reliant Whitehorse à Carcross est déjà terminé, et les Américains s'attendent à ce que le tronçon reliant Carcross à la frontière de l'Alaska, soit terminé en 1978-1979.

M. Watson: Ainsi, le raccord des deux tronçons se ferait en 1978-1979, et pas avant?

M. Anderson: Pas avant.

M. Watson: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Watson.

M. Watson: M. Anderson devait répondre à une autre question.

M. Anderson: OUi, il s'agissait de la route reliant Haines en Alaska. En fait, le ministère des Transports ne s'occupe pas de si près de cette route. C'est plutôt le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien qui s'en occupe. L'information que j'y ai ajoutée est censée résoudre le problème de droit de passage à travers la Colombie-Britannique.

M. Watson: Comment s'est-on arrangé pour partager les coûts?

M. Anderson: Les Américains font tout le pavage entre Haines, en Alaska, en passant par le Canada et jusqu'à la frontière entre l'Alaska et le Yukon.

[*Text*]

Mr. Watson: Has that agreement been signed?

Mr. Anderson: I do not know.

The Chairman: That is it, Mr. Watson. Thank you very much. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if we could come back to the marine aspect of your presentation. At the time you were quite rushed and you went through it fairly rapidly.

I wish the Minister were here, Mr. Chairman. As I said last night, I regret the absence of the Minister or the Parliamentary Secretary from these briefings.

I am curious as to why we placed our priority on a class-2 cargo vessel for operation in the Arctic, when I think every indicator over the last eight or ten months or a year, maybe even longer, has pointed towards the ultimate development of commercial oil reserves. I am not talking about gas, although they are not unrelated. Why did we place our priority in the cargo as opposed to the oil? Perhaps Mr. Kirkwood might try to answer that, Mr. Chairman. It is closer to the bone.

The Chairman: Mr. Kirkwood or Mr. Hagglund.

Mr. Hagglund: Your question again, Mr. Chairman—could I get a clarification—is a priority on a cargo vessel as opposed to which?

Mr. Forrestall: Oil.

Mr. Hagglund: Oh, you mean a cargo ice-breaking oil tanker?

Mr. Forrestall: Oui.

Mr. Hagglund: I think it all boils down to a question of government and industry working together. I am just speaking now as an individual. I am not speaking for the Ministry or the Minister or anybody else; it is just my own feelings, my own version and my own ideas of what really happened.

Mr. Forrestall: You are the professional, sir.

Mr. Hagglund: I think I can give you some logical explanation. I hope I can. Despite what you said about the indications of oil, there have been strong indications of gas only. As you well know, the way the industry works, in most cases they have as much information, or more, than government has, and they will come to government with proposals when they feel they really need government help, in most cases, or work jointly with government. They have been working on the idea that in terms of their gas hydrocarbons they would use a pipeline. They may well have to use LNG tankers, but they do not think so; they think they have solved their problem of inter-island crossings for pipelines.

In the case of oil there has not been too much until very recently, and now we have heard Mr. Hetherington—he has been on TV and in the papers—speaking about the use of the marine boat and reactivation of the *Manhattan*, as a matter of fact, has been mentioned. I personally believe that is what will happen. The marine boat will take over for oil, and if you do not solve the inter-island crossings, then the marine mode will also be used for gas.

[*Interpretation*]

M. Watson: A-t-on signé un accord?

M. Anderson: Je n'en sais rien.

Le président: C'est tout, monsieur Watson. Merci beaucoup. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Puis-je revenir à l'aspect maritime de votre présentation, car vous avez parcouru vos diapositives assez rapidement?

Monsieur le président, j'aurais espéré que le ministre soit ici. Comme je l'ai dit hier soir, je regrette que le ministre ou le secrétaire parlementaire ne soit pas présent à ces séances d'information.

Pourquoi avez-vous placé la priorité sur des navires cargos de la classe numéro 2 pour l'Arctique, alors que tout semblait indiquer, depuis huit à dix mois, ou peut-être même depuis un an, que vous sembliez vous attacher à la mise en valeur ultime des réserves de pétrole commercial. Je ne parle pas du gaz, bien que les deux soient reliés. Pourquoi vous êtes-vous occupés plus des cargos que du pétrole? Monsieur le président, peut-être M. Kirkwood voudra-t-il répondre puisque la question est de sa compétence.

Le président: Monsieur Kirkwood ou monsieur Hagglund.

M. Hagglund: Monsieur le président, votre question demande à être clarifiée: est-ce la priorité du cargo par rapport à quelle autre priorité?

M. Forrestall: Au pétrole.

M. Hagglund: Ah bon, vous parlez d'un pétrolier brise-glace?

M. Forrestall: Oui.

M. Hagglund: Tout revient à la question de la façon dont le gouvernement et l'industrie travaillent ensemble. Je parle en mon nom propre, et non pas au nom du ministre ou du ministère des Transports, ou de quiconque; je vous donne mes propres impressions, ainsi que ma propre version de ce qui s'est produit réellement.

M. Forrestall: C'est vous qui êtes l'expert, monsieur.

M. Hagglund: J'espère pouvoir vous donner une explication logique. Même si vous dites que tout permettait de croire à la présence de pétrole, je pense plutôt que tout laissait croire à la présence de gaz seulement. La plupart du temps, de la façon dont fonctionne l'industrie, elle obtient un grand nombre de renseignements, beaucoup plus que le gouvernement n'en a, et se présente auprès du gouvernement lorsqu'elle pense avoir besoin de son aide, ou lorsqu'elle pense pouvoir travailler conjointement avec ce dernier. L'industrie pensait que, pour les hydrocarbures gazeux, elle pourrait utiliser le gazoduc. Il se peut aussi qu'elle doive utiliser les bâteaux citernes pour le gaz naturel liquide mais elle ne le pense pas. Elle pense avoir réglé le problème des traversées des gazoducs entre les îles.

Pour ce qui est du pétrole, on n'en a pas dit grand-chose jusqu'à maintenant. Récemment, toutefois, M. Hetherington a déclaré à la télévision et dans les journaux que l'on prévoyait l'utilisation de navires et la remise à flots du navire *Manhattan*, comme il en a été mention. Je pense personnellement que c'est ce qui se produira. Ce sont les navires qui s'occuperont du pétrole, et si l'on ne peut régler le cas des traversées entre les îles pour le gazoduc, il faudra également qu'ils s'occupent du transport du gaz.

[*Texte*]

With respect to your question as to why we start with a cargo icebreaking ship for minerals, I think industry provides the initiative there, working with government. In the case of the Strathcona Sound Mine project, which I have not mentioned—I did not mention it there, but I should have mentioned it—and the Arvik one on Little Cornwallis, there is need for icebreaking cargo ships as well. The idea here was to—perhaps the expression is "to walk before you run"—try out something. A class-2 is a very low-level vessel in the North, if you think in terms of year-round operations. You need a class-6 or 7 to get into Resolute Bay and Cornwallis Island and you need a class-10 to get into Cameron Island. We are probably a bit slow in getting on with these things, but I think if we have a class-2—oil did not look too promising not so long ago but now it looks as if it will be very promising, and we will have to have another crisis situation where industry and government working together can build the type of vessel that is required to bring the oil out.

Mr. Forrestall: Do you think the *Manhattan* is a feasible thing? I do not think you will ever get the *Manhattan* up to a class-10, I do not think you will ever get it to go to . . .

Mr. Hagglund: No.

• 1640

Mr. Forrestall: But I think you can get it into the eastern end of the island, one of those sounds. There is a fairly good harbour there.

Mr. Hagglund: That is right.

Mr. Forrestall: The combination of a pipeline from the known sources—it sounds feasible to me and it makes a hell of a lot of sense.

Mr. Hagglund: It sounds feasible to me too.

Mr. Forrestall: Is that generally the view of the department, that this might be an expedient way of resolving some of Panarctic problems with respect to cash flow and converting some of that oil into dollars? Is it a good idea?

Mr. Hagglund: I personally think it could be feasible. But first of all, they would have to make a proposal because I think icebreaker support would be involved, if you are talking about a year-around operation.

The *Manhattan* could probably get into the southern coast of Meville Island on a year-around basis. From there on you would have, as you say, an inter-island pipeline from Cameron Island. This could well be the first step, but there would have to be a proposal on it. It sounds feasible.

Mr. Forrestall: Could it get into Bathurst Island? Could you get in that far?

Mr. Hagglund: There is a good harbour in this area here.

Mr. Forrestall: Yes, right in there.

Mr. Hagglund: And there is Cameron Island. You would have a pipeline across here, and coming down here. The ice-breaking cargo ship would have to come into there, rather than going into there where you are encountering year-around ice. In this area and that area there it is pretty well one-year ice.

[*Interprétation*]

Vous avez demandé pourquoi nous commencions le transport des minéraux par cargos brise-glace. Je pense que c'est à l'initiative de l'industrie, en collaboration avec le gouvernement. Dans le cas du projet de la mine de *Strathcona Sound,* projet dont je n'ai pas parlé mais dont j'aurais dû faire mention, et pour le cas de l'Arvik ou de Little Cornwallis, il est nécessaire d'utiliser des cargos brise-glace. L'intention était d'essayer un transport quelconque, c'est-à-dire presque d'essayer de marcher avant de courir. Les cargos de la classe numéro 2 sont des navires à très faible niveau pour le Nord si l'on pense en termes de fonctionnement à longueur d'année. Il faut un navire de classe 6 ou 7 pour pénétrer à la Baie de Resolute et à l'Île de Cornwallis, et même un navire de la classe 10 pour atteindre l'Île Cameron. Nous n'agissons pas très vite, mais si nous pouvons avoir un navire de la classe 2, nous pourrons avancer. En effet, il n'y a pas si longtemps, la présence de pétrole ne semblait pas très bonne, mais maintenant, la situation est plus brillante. Il faudra attendre une autre situation de crise pour que l'industrie et le gouvernement travaillent en collaboration pour construire le genre de navire qui est nécessaire au transport du pétrole.

M. Forrestall: Pensez-vous que la remise en activité du navire *Manhattan* soit chose possible? Je ne pense pas que l'on puisse jamais transformer le *Manhattan* en navire de classe 10, ni même en . . .

M. Hagglund: Non.

M. Forrestall: Mais je crois qu'on peut l'amener dans l'Est dans l'île par l'un des détroits. Il y a un assez bon port là.

M. Hagglund: C'est exact.

M. Forrestall: La combinaison pipe-line à partir des sources connues,—cela me semble réalisable et cela a beaucoup de sens.

M. Hagglund: Cela me semble réalisable aussi.

M. Forrestall: Est-ce l'opinion du ministère que cela serait une façon avantageuse de résoudre certains des problèmes de Panarctic en ce qui concerne la marge d'autofinancement et le rendement de ce pétrole? Est-ce une bonne idée?

M. Hagglund: Personnellement, je crois que c'est réalisable. Mais tout d'abord, il faudrait qu'ils fassent une proposition parce qu'on aurait besoin d'un brise-glace dans le cas d'activités à longueur d'année.

Le *Manhattan* pourrait probablement se rendre au sud de l'île Meville pendant toute l'année. A partir de là comme vous dites il y aurait un pipe-line, entre cette île et l'île Cameron. Cela serait une première étape, mais il faudrait qu'on fasse une proposition. Cela semble réalisable.

M. Forrestall: Pourrait-il se rendre à l'île Bathurst? Pourrait-il pénétrer aussi loin?

M. Hagglund: Il y a aussi un bon port là-bas.

Mr. Forrestall: Oui.

M. Hagglund: Et il y a l'île Cameron. Il y aurait un pipe-line d'ici à là. Le brise-glace devrait passer par ici car dans cette région il y a de la glace pendant toute l'année. Dans cette région-ci et cette région-là il y a de la glace pendant presque toute l'année.

[*Text*]

Mr. Forrestall: Is there technology to convert an oil tanker to carry liquified natural gas? Are the two inseparable or could they be the same basics we use for the same purpose? Are the two distinct?

Mr. Hagglund: I think they are pretty well distinct in the technology, but I do not know that the *Manhattan* could not be converted to a LNG tanker.

Mr. Forrestall: The other question—I keep asking it because you never know when you are going to get a good answer from somebody—is with respect to the new Maritime Code, or referring to it. We do not deal too particularly in the Code with the waters north of 60 degrees. What is the status of the case within the department for the closing of the Arctic to Canadian registered vessels only? What are the impediments to our moving to restrict any activity in the North other than to Canadian ships only? Is there a reasonable expectation that within say 10 or 15 years that is something we could do? Or is it something we might expect to be able to do much quicker than that?

Mr. Hagglund: I am afraid you are getting into an area which is being examined on a much larger basis by the entire Ministry. Perhaps Mr. Kirkwood would like to say something about it.

The Chairman: Mr. Kirkwood.

Mr. Kirkwood: Mr. Chairman, I am too recently arrived to familiarize myself with this important area. I am aware in a general way of the examination that is being given to it, not only in the Ministry of Transport but in other departments. Obviously there are a number of other departments of government involved in the sort of question you raise, the Department of External Affairs, the Department of Justice, and so on.

I really cannot say anything more than that. It is a matter that is receiving consideration in terms of the broad policy considerations that would be involved.

Mr. Forrestall: Well, I can, and I would say it. I wish we would close it and get it over with.

With respect to the minerals and other extractive industries—metals, ores and leads, and whatever else we may have found up there—is the department involved in any way with the establishment of target dates? Have you been advised by industry as to when the commercial utilization of some of those ores might get underway? And if so, what are we doing with respect to saving for Canada and for Canadians the dollars and cents that will flow out of that extractive industry? What is the status of that now?

Mr. Hagglund: I can answer that rather specifically, and maybe it will help to answer the previous question you asked.

• 1645

The Chairman: Mr. Hagglund.

Mr. Hagglund: In the case of Strathcona Sound there is an agreement with Nanisivik Mines and the government, which I think you may well have seen. The status of that is that the Arctic Class 2 vessel will be utilized in Strathcona Sound. To protect Canadian interests—going back to your previous question about the possibility of closing the Arctic, I do not know whether it will or will not be—to encourage the development of the Canadian Arctic merchant fleet, the agreement that Nanisivik was allowed to sign with foreign interests was for three years. Canada did not have the ships, or they were not competitive, I should say; we could have got them, but they were not competi-

[*Interpretation*]

M. Forrestall: Faut-il beaucoup de modifications techniques pour convertir un pétrolier afin qu'il transporte du gaz naturel liquéfié? Les deux sont-ils indivisibles ou peut-on se servir des mêmes principes fondamentaux dans le même but? Sont-ils distincts?

M. Hagglund: Je crois que la technologie est assez différente, mais je ne sais pas si on pourrait convertir le *Manhattan* pour qu'il transporte du gaz naturel liquide.

M. Forrestall: Mon autre question, je ne cesse de la poser car on ne sait jamais qui va vous donner la bonne réponse, porte sur le nouveau code maritime. Le code ne parle pas de façon précise des eaux au nord de 60 degrés. Au sein du ministère que pense-t-on de la proposition en vue de limiter l'Arctique aux navires canadiens enregistrés seulement? Qu'est-ce qui nous en empêche de restreindre toute l'activité dans le Nord aux navires canadiens seulement? Peut-on s'attendre à pouvoir le faire dans 10 ou 15 ans? Ou peut-on s'attendre à être en mesure de le faire bien plus tôt que cela?

M. Hagglund: Je crains que vous n'entriez dans un domaine que le ministère est en train d'étudier sur une échelle plus grande. M. Kirkwood aimerait peut-être dire quelque chose à ce sujet.

Le président: Monsieur Kirkwood.

M. Kirkwood: Je fais partie du ministère depuis peu de temps et je n'ai pas eu le temps de me renseigner sur ce domaine important. Je sais qu'il fait l'objet d'étude, non seulement de la part du ministère des Transports, mais aussi d'autres ministères. Évidemment, un certain nombre d'autres ministères du gouvernement sont visés par cette question, le ministère des Affaires extérieures, le ministère de la Justice, etc.

Je ne puis vraiment rien vous dire de plus. C'est une affaire qu'on est en train d'étudier en fonction de la politique qui entrerait en ligne de compte.

M. Forrestall: Eh bien je puis dire que j'aimerais qu'on termine cette étude et qu'on en finisse.

En ce qui concerne les industries d'extraction de minerais, de métaux, et de plomb, ou de toute autre chose, qu'on peut trouver là-bas, le ministère participe-t-il à la détermination de dates finales? Les industries vous ont-elles dit quand pourrait commencer l'utilisation commerciale de certains de ces minerais? Dans l'affirmative, que faisons-nous pour conserver au Canada et aux Canadiens l'argent qui découlera de cette industrie d'extraction? Où en sommes-nous actuellement?

M. Hagglund: Je peux répondre à cela de façon très précise, mais peut-être sera-t-il utile que je réponde à la question précédente.

Le président: Monsieur Hagglund.

M. Hagglund: Pour ce qui est du détroit de Strathcona, il y a eu un accord conclu entre les mines de Nanisivik et le gouvernement, comme vous le savez peut-être. Dans ce cas, le navire de classe numéro 2 pour l'Arctique sera utilisé au détroit de Strathcona. Pour protéger les intérêts canadiens—et à cet égard, je reviens à la possibilité de fermeture de l'Arctique, qui aura peut-être lieu—ainsi que pour encourager la mise sur pied d'une flotte marchande canadienne dans l'Arctique, l'accord que l'on a permis aux mines de Nanisivik de conclure avec les intérêts financiers ne devait être effectif que pour trois ans. J'ajouterai que le Canada ne possédait pas les navires nécessaires, ou encore

[*Texte*]

tive, Canadian firms bid on the contract. That contract was restricted to three years, they signed it for three years. In those first three years the Class 2 will be utilized as well for cargo carrying. After three years let us hope that Canadian firms will have more, let us say, Class-B ships at their disposal, or that they will have more Arctic Class 2's being built.

Mr. Forrestall: What do you mean by Class-B's?

Mr. Hagglund: That is a Class-B Arctic-class ship; it is a Lloyd's of London classification, which is lower than the Class 2 or the Class 1 even, but it is ice-strengthened.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: When will that be big business in the Arctic? When is that going to get under way?

Mr. Hagglund: From Strathcona Sound, the first oil will go out in 1978, and I think from Arvik, although there has been nothing approved for Arvik, the Little Cornwallis effort, roughly the same date.

Mr. Forrestall: Can you tell us what number of ships are going to be involved, and do you know what nationalities those ships are?

Mr. Hagglund: In the case of Strathcona Sound they are Swedish, and I think there are two or three.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I am wondering, firstly, if it would be possible to have the presentation somehow reproduced and appended to our Committee *Proceedings* today. I think that would be helpful, in view of the fact that it was gone over fairly quickly.

Mr. Kirkwood: Mr. Chairman, we have the printed version of the presentation. Unfortunately, because of the moving forward of the date, we do not have available, unless they arrived during the session this afternoon, copies to distribute to members of the Committee. We will have them within a matter of a day or two, and can distribute them. It is, of course, for the Committee to decide whether it wishes to reproduce that material in the record.

The Chairman: If it is agreeable with the Committee, probably within the next couple of days we could have copies distributed to all the members of the Committee. Is that agreeable to you, Mr. Murta?

Mr. Murta: That would be fine.

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order. I do not know whether it is necessary, but perhaps members would reflect on whether it would assist the readers of the report of this meeting to understand what was going on to have at least some of the graphs reproduced in the *Proceedings* of today. Presumably, you have the graphs reproduced in that book. Perhaps we could leave it up to the Chairman and the Clerk to decide what would be more reasonable.

[*Interprétation*]

en avait certains qui ne pouvaient atteindre le niveau de la concurrence. Les offres des entreprises canadiennes n'étaient pas concurentielles. Par conséquent, le contrat a été signé et ne prévoyait être en vigueur que pendant trois ans. Pendant ces trois dernières années, les navires de classe 2 seront utilisés également en tant que navires cargo. Après trois ans, nous espérons que les entreprises canadiennes posséderont plus de navires de classe B, ou qu'ils feront construire plus de navires de classe 2 pour l'Arctique.

M. Forrestall: Q'entendez-vous par classe B?

M. Hagglund: Il s'agit de navires pour l'Arctique de classe B; c'est une classification qu'a donné la compagnie Lloyd de Londres, classification qui est entre la classe numéro 2 et la classe numéro 1, bien qu'il s'agisse d'un bateau qui puisse naviguer dans les glaces.

Le président: Monsieur Forrestall, ce sera votre dernière question.

M. Forrestall: Quand l'exploitation de l'Arctique sera-t-elle rentable? Quand entreprendrez-vous cette exploitation?

M. Hagglund: La première cargaison de pétrole partira du détroit de Strathcona en 1978. Rien n'a encore été approuvé pour le cas de l'Arvik, à Little Cornwallis, mais nous prévoyons qu'il en sera à peu près de même.

M. Forrestall: Combien de navires y aura-t-il, et quels pavillons battront-ils?

M. Hagglund: Dans le cas du détroit de Strathcona, ils battront pavillon suédois, et seront au nombre de deux ou de trois.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Serait-il possible de reproduire et d'annexer au procès-verbal du Comité d'aujourd'hui la présentation de cet après-midi? Cela nous serait fort utile, étant donné que les renseignements ont été donnés très rapidement.

M. Kirkwood: Monsieur le président, nous avons une version imprimée de la présentation. Malheureusement, étant donné que la date de la séance a été avançée, nous ne pouvons distribuer aux membres du Comité des exemplaires de la présentation, à moins qu'ils ne soient arrivés pendant la séance. Nous les aurons d'ici un jour ou deux, et pourrons vous les distribuer. Il revient naturellement au Comité de décider s'il veut reproduire ces documents et les annexer au procès-verbal.

Le président: Si le Comité est d'accord, nous pourrons distribuer aux membres du Comité ces exemplaires d'ici quelques jours. Cela vous va-t-il, monsieur Murta?

M. Murta: Cela me va.

M. Watson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Les membres pourront peut-être se demander si cela leur serait utile, pour la lecture du rapport, de faire annexer au procès-verbal d'aujourd'hui certains des graphiques de la présentation. Je suppose que les témoins ont fait reproduire les graphiques de cet après-midi dans leur mémoire, n'est-ce pas? Dans ce cas, il reviendrait au président et au greffier de décider ce qui serait le mieux.

[*Text*]

The Chairman: All right.

Mr. Murta: Certainly, that would be fine.

There are two areas on which I would like to ask questions: one is concerning the port of Churchill, in Manitoba, the other area is, firstly, the question of air safety in the North, from the department's point of view.

I am not against air safety in the North, that is certainly not what I am talking about. But over the past some period of time concerns have been expressed that the department is imposing its ideas on some of the small settlements in the North, some of the airfields in the North, in an unreasonable manner. An example to cite would be—and I cannot think of the names of the two small communities in the North that were in the news some time ago. The airline, Kenting Airways that flies from Resolute into those two communities, reported that they were told by officials of the MOT at Winnipeg that they were going to impose their will on those areas, "come hell or high water" in effect. They had the feeling, and in talking with the people it seemed a justified feeling, that there was not that much concern voiced as far as the communities themselves were concerned but really that officials were going by the rule book in effect.

• 1650

They were going to try to make the standards of air safety in the North every bit the same as what you would have in the southern part of Canada, even though the people that fly into these northern communities have been doing a pretty fair job of it over the past years. They really did not feel that the kind of direction that was given by the department was warranted or if it was warranted it should be spread over longer period of time.

The same kind of sentiment I think has been echoed by the Premier of Manitoba in some of the communities in northern Manitoba. I would like you to comment if you would on that aspect of air safety.

It seemed to me there was a breakdown between the civil service and the people that were affected and that people who were affected felt the civil service was using a heavy hand, which was not needed at the time, to throw up another obstacle or constraint in front of what is at times a difficult way to move in the North.

I would like, if you would, Mr. Hagglund, to comment on that.

The Chairman: Mr. Hagglund.

Mr. Hagglund: Mr. Chairman, I do not recall whether or not your question was on Fort Churchill. Perhaps you could repeat that.

Mr. Murta: No. That is another series of questions I would like to ask you when I get through this afternoon.

Mr. Hagglund: The air safety question is a very delicate one for me to comment on. I am not in charge of air safety in MOT. I am not in charge of air safety in the North, but we have an air safety responsibility within the ministry. It is under Mr. McLeish and the policy there is that air safety standards will be the same throughout Canada.

[*Interpretation*]

Le président: Très bien.

M. Murta: Certainement, cela me va.

Il y a deux domaines sur lesquels j'aimerais revenir: le premier est celui de Port Churchill au Manitoba. Le deuxième domaine, c'est celui de la sécurité aérienne dans le nord, du point de vue du ministère des Transports.

J'espère que vous comprenez que je ne suis absolument pas contre une certaine sécurité aérienne dans le nord. Cependant, on s'inquiète depuis quelque temps que le ministère impose ses idées à quelques-unes des petites agglomérations et à certains terrains d'aviation du nord, d'une façon qui leur semble irraisonnable. Je vous citerais bien un exemple, mais je ne puis me rappeler le nom des deux petites agglomérations du nord qui ont fait récemment parler d'elles. La Compagnie aérienne Kenting Airways, qui fait le lien entre Resolute et les deux agglomérations, a déclaré que les représentants du ministère des Transports de Winnipeg voulaient leur imposer leur volonté dans ces régions, quoi qu'il arrive. D'après les représentants de la Kenting Airways, et leur inquiétude semblait justifiée, on ne paraissait s'occuper aucunement des agglomérations elles-mêmes, et les fonctionnaires du ministère des Transports ne semblaient suivre que ce que dictaient les théories et les règlements.

Les fonctionnaires du ministère allaient essayer de faire correspondre les normes de sécurité aériennes dans le Nord à celles que l'on trouve dans le Sud du Canada, bien que les pilotes faisant la navette entre les agglomérations du Nord aient accompli du bon travail ces dernières années. Ceux-ci n'estimaient pas que les directives données par le ministère étaient justifiées ou, si elles l'étaient, estimaient qu'elles devraient être appliquées à longue échéance.

Le premier ministre du Manitoba a entendu les habitants de certaines agglomérations du nord de sa province exprimer les mêmes ressentiments. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

A mon avis, il y a eu scission entre la Fonction publique et les habitants du Nord directement en cause, et ceux-ci ont eu l'impression que la Fonction publique étaient trop sévère à leur égard—ce qui était inutile à cette époque-là—et essayait de leur rendre la vie encore plus difficile qu'elle ne l'est parfois dans le Nord.

Monsieur Hagglund, qu'en pensez-vous?

Le président: Monsieur Hagglund.

M. Hagglund: Monsieur le président, avez-vous mentionné Fort Churchill?

M. Murta: Non. Il s'agit d'une autre série de questions que j'aimerais vous poser plus tard cet après-midi.

M. Hagglund: La question de la sécurité aérienne est très délicate, puisque je ne suis pas chargé de la sécurité aérienne pour le ministère des Transports. Toutefois, le ministère en est quand même responsable d'une certaine façon. La question retombe du domaine de M. McLeish, et la politique du ministère stipule que les normes de sécurité aérienne devraient être les mêmes pour tout le Canada.

[*Texte*]

The immediate question that comes up, which you raised and which the residents of the North have raised, is why us and why now? We have been operating safely for a number of years. This may well relate to the fact that—and I happen to know this is a fact—the air safety side of the MOT has been understaffed. They recently acquired larger numbers of air inspectors and some aspect of Kenting, the airline we were talking about, has been operating without an operating certificate for a matter of almost two years.

That is a problem of the two of them getting together. In the meantime the MOT did not stop them from operating until enough inspectors to do so and discovered the first inspections of Grise Fiord were actually carried out. Grise Fiord and very recently. At the time they stopped them from operating, they also went and had a look at these trips because they had Arctic Bay are the areas you are talking about. They were carried out this summer. Initially, the reaction of the inspector who carried it out was to close the thing down immediately and completely to all traffic because it was completely unsafe as far as his book was concerned. On sober reflection, recognizing the safety record and the fact that we do not have perfect airports all over Canada—in the Rocky Mountains we have lots of them that have problems in regard to obstructions—they were opened to day VFR only. This meant they would have to wait, when night falls this fall, for an ice strip to be constructed but even there we are now working as quickly as we can on a means of lifting that restriction. At the same time making sure that the people involved on the MOT side, who carry out the safety inspections, are satisfied that air safety is not compromised.

Their view is very simply that you may have gotten along for the last seven years quite safely without an accident. Nobody killed or anything else, but that is not to say one will not happen tomorrow. Their neck is out too, once they discover the situation. However, the wheels are in motion to have that situation corrected as quickly as possible so that by means of obstruction lights leading into the airstrip, even Grise Fiord can be used on a year-round basis.

Mr. Murta: What is the situation in those two settlements at the present time? Is the ice at the present time thick enough to land airplanes?

Mr. Hagglund: No, not yet.

Mr. Murta: It is not? I did not think so. It will not be until some time in the first part of the new year . . .

Mr. Hagglund: Well, it should be very quickly, but unfortunately . . .

Mr. Murta: Those two communities are still, in effect, cut off as far as supplies are concerned from the . . .

Mr. Hagglund: Yes. It will be a temporary period, though; it will not be very long, hopefully.

[*Interprétation*]

La première question qui nous vient à l'esprit et que vous, ainsi que les habitants du Nord, avez soulevée, c'est la suivante: pourquoi nous est pourquoi maintenant, alors que nous avons fonctionné en toute sécurité pendant de nombreuses années? Le fait est que la section chargée de la sécurité aérienne au ministère des Transports souffre d'un manque de personnel; toutefois, elle a récemment pris à son emploi un grand nombre d'inspecteurs aériens. Dans le cas de la Compagnie Kenting, dont vous avez parlé, cette dernière fonctionne depuis presque deux ans sans permis de vol.

Il s'agit, en fait, que les deux parties s'entendent. Entretemps, le ministère des Transports ne les a empêchés de voler que tout récemment. Au moment où le ministère s'est opposé à ce qu'ils volent, il a envoyé ses représentants pour inspecter les pistes, puisqu'il avait maintenant suffisamment d'inspecteurs, toutefois, ceux-ci ont découvert que les premières inspections de Grise Fiord avaient déjà été effectuées. Je vous rappel que Grise Fiord et Arctic Bay sont les deux régions que vous avez mentionnées. Donc, ces inspections avaient été effectuées cet été. La première réaction de l'inspecteur a été de fermer l'aéroport et d'empêcher toute circulation aérienne, parce que les vols ne lui semblaient absolument pas répondre aux normes de sécurité théoriquement imposées. Après mûre réflexion, et après avoir reconnu que les pilotes avait un bon dossier sécuritaire et que les aéroports du Canada n'étaient pas tous parfaits, l'inspecteur a décidé de laisser l'aéroport ouvert les jours de bonne visibilité. N'oublions pas que plusieurs de nos aéroports des Montagnes Rocheuses ont des problèmes d'obstruction de visibilité. Par conséquent l'aéroport de Grise Fiord devra attendre, cet automne à la tombée de la nuit, qu'une piste soit construite sur la glace. De toute façon, nous faisons tout pour supprimer cette restriction le plus vite possible. En même temps, nous nous assurons que les inspecteurs du ministère qui effectuent les inspections de sécurité, se rendent compte que l'on ne transige pas sur la sécurité.

Les représentants de l'aéroport objectent à nos réticences que, depuis sept ans, ils ont effectué des vols sans aucun accident. Personne n'a été tué ou blessé, ce qui ne veut pas dire qu'un accident ne se produira pas demain. C'est leur survie qui en dépend, à eux aussi. Quoi qu'il en soit, les procédés sont déjà en marche pour corriger la situation le plus rapidement possible, de sorte qu'avec des lumières d'obstacle le long de la piste, même la base de Grise Fiord pourra être utilisée à longueur d'année.

M. Murta: Quelle est la situation actuelle dans ces deux agglomérations? La glace est-elle suffisamment épaisse pour que les avions s'y posent?

M. Hagglund: Non, pas encore.

M. Murta: En effet, je ne le croyais pas. Elle ne le sera pas avant le début de l'année prochaine.

M. Hagglund: Cela se fera assez rapidement, mais malheureusement . . .

M. Murta: Ces deux agglomérations sont encore coupées du reste de la civilisation pour ce qui est de leur approvisionnement.

M. Hagglund: Oui. Cependant, ce ne sera que temporaire, et, nous espérons que la situation changera très bientôt.

[*Text*]

Mr. Murta: It has been about a month up to this point, has it not?

Mr. Hagglund: No, no. They were in there, into Grise Fiord, as late as November 14.

Mr. Murta: I see.

This policy, the aspect of upgrading all airports, regardless of where they are in Canada, up to basically the same standard, is going ahead at the present time, is it? And I am thinking of—and once again, this is just from memory—either Transair, or Lambair, or some of the Manitoba-based airlines which were complaining about the kind of rigid qualities which, all of a sudden, with very little notice, they had to conform with in order to fly into some of the airports up north. They felt that it was just not practical, because you cannot treat that country the same—because that country is not, in effect, the same. Is any review being done on this to look at it, not necessarily from a book point of view but a practical point of view, keeping in mind, certainly, that air safety is a priority.

Mr. Hagglund: Yes, Mr. Chairman, there is a review under way, though planning that is not in my area of responsibility, obviously: it is in the province's. However, I am familiar with it to some extent, and I can assure you that that is being looked at.

There are two sides to the question, though: there is the MOT side and there is the provincial carrier side; and if you knew all the details—and I do not know them all—I am sure that you would find that each one has quite a story to tell. However, in the ultimate, you must think about the community involved, and it is quite obvious that you can—maybe with some minor improvements, which can be agreed upon—put some restrictions on: say, utilizing only a *Twin Otter,* for example—a certain type of aircraft; only experienced pilots; only day VFR; and you can get aircraft in there—and that is being worked on right now.

Mr. Murta: I see.

I would like to ask a question or two about the port of Churchill, in northern Manitoba.

Mr. Kirkwood: Mr. Chairman, before we move to another area of questioning, I would like to add a comment to what Mr. Hagglund has said. One of the presentations which we have been preparing to give to this Committee whenever the Committee finds it convenient is one on air safety, and if the Committee finds it convenient to schedule such a presentation at some future meeting, we would have here the people qualified to go into that question in greater detail.

Mr. Murta: I see. That is Mr. McLeish, is it?

Mr. Kirkwood: I do not know who would be giving the presentation but it is his area, yes.

Mr. Murta: Certainly if we can find the time, Mr. Chairman, we could have a look at that presentation.

Before my time expires, there is another matter I should like to raise. The port of Churchill has been talked about during the past few years, regarding the lengthening of the season there, and spending money on the port to make it a more viable shipping operation. At the present time, approximately 30 million bushels of grain go out to Euro-

[*Interpretation*]

M. Murta: Il en est ainsi depuis un mois, n'est-ce pas?

M. Hagglund: Non. On a pu atterrir à Grise Fiord jusqu'au 14 novembre.

M. Murta: Je vois.

La politique d'amélioration de tous les aéroports, où qu'ils soient au Canada, jusqu'à un niveau relativement le même partout, est actuellement en cours, n'est-ce pas? Je pense à certaines compagnies, Transair ou Lambair, je les cite de mémoire, compagnies établies au Manitoba qui se plaignaient des normes rigides qui, tout d'un coup, et sans avertissement devaient être respectées, sans quoi elles ne pouvaient faire la liaison avec le nord. Ces compagnies estimaient que ces nouveaux règlements n'étaient pas pratiques puisqu'il ne faut pas croire que ces régions du Canada sont comme toutes les autres. Est-ce qu'on effectue à l'heure actuelle des études de ces cas, pas nécessairement du point de vue théorique, mais plutôt du point de vue pratique, puisqu'il ne faut pas oublier que la sécurité aérienne est l'élément primordial?

M. Hagglund: Oui, monsieur le président. On est en train d'effectuer une révision des normes, bien que cette question ne relève pas de ma compétence, mais bien de celle des provinces. Toutefois, comme je connais la question jusqu'à un certain degré, je vous assure que l'étude est en cours.

N'oublions pas que la question a deux facettes: celle du ministère des Transports, et celle du transporteur provincial; si l'on pouvait connaître tous les détails, ce dont je ne peux me targuer, je suis sûr que l'on découvrirait que chacune des parties a des raisons bien à elle. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'il s'agit avant tout de la collectivité. Il est évident qu'en faisant certaines améliorations mineures, sur lesquelles on peut s'entendre, on peut imposer certaines restrictions aux aéroports: on peut leur demander de n'utiliser que des avions Twin Otter, par exemple, ou seulement des pilotes expérimentés; de plus, on pourrait exiger d'eux qu'ils ne volent que par bonne visibilité. On se penche actuellement sur toutes ces conditions.

M. Murta: Je vois.

J'aimerais poser une ou deux questions au sujet du port de Churchill situé au nord du Manitoba.

M. Kirkwood: Monsieur le président, avant de passer à un autre domaine, j'aimerais ajouter un commentaire aux déclarations de M. Hagglund. Nous avions préparé à l'intention du Comité une présentation sur la sécurité aérienne. Si le Comité désire prévoir une séance à cet effet, nous pouvons nous assurer que les personnes qualifiées pour répondre aux questions à ce sujet se représentent.

M. Murta: Je vois. Il s'agit de M. McLeish, n'est-ce pas?

M. Kirkwood: Je ne sais pas qui fera cette présentation, mais il s'agit bien de son domaine.

M. Murta: Monsieur le président, si nous en avons le temps, il est certain que nous voudrons voir cette présentation.

Avant que mon temps de parole ne soit écoulé, j'aimerais aborder une autre question. Depuis plusieurs années on parle du port de Churchill et l'on essaie d'y prolonger la saison d'activités. De plus, on investit de l'argent dans le port pour qu'il soit plus rentable du point de vue expédition par bateau. A l'heure actuelle, il y a environ 30 mil-

[*Texte*]

pean ports—to England, basically, I suppose—in a given year. What is the Department doing as far as the port of Churchill is concerned? Is there any hope or possibility of lengthening the shipping season at the port or is the physical problem of ice and so on just too great?

Mr. Hagglund: Let me say, first of all, that you should ask that question of Mr. Illing when he comes on board to brief you, because the port of Churchill is not north of Sixty, which is where I am concerned. The port of Churchill is an ice-bound port and so on, and I could just give you my views on it.

The Department is spending money there now, as you well know from the result of the Western Economic Opportunities Conference; NTCL has been located there: it is not a large operation but nevertheless there will be improvements.

In so far as its extension into a year-round or longer operation is concerned, it has obvious possibilities. I would think this could occur as a sidelight to the development of the high Arctic where we get Arctic Class 2 and stronger cargo ships. So that, automatically, some day, Churchill's season could be extended, because of the experience we will gain in the area—and that is the only way to do it.

In the case of Churchill, I think it is a question of economics, right now. Insurance policies, insurance charges and so on, make it easier and more viable to ship grain through southern ports.

• 1700

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. I think we can wind this up.

I would like to thank Mr. Kirkwood and his officials for appearing today. For the information of the members, we have three more briefings and discussions in the weeks to come with regard to this, so we can expound on it as much as you want.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

lions de boisseaux de grains qui partent vers les ports européens, et surtout pour l'Angleterre par an. Que fait le Ministère pour aider le port de Churchill? A-t-on espoir de prolonger la saison de navigation au port, ou le problème physique que pose la glace est-il insurmontable?

M. Hagglund: Permettez-moi d'abord une précision. Vous devriez poser cette question à M. Illing lorsqu'il vous présentera son mémoire, puisque le port de Churchill n'est pas situé au nord du soixantième parallèle, zone qui me concerne. Le port de Churchill est un port affecté par les glaces, je ne pourrais vous donner que mes opinions personnelles.

Comme vous le savez d'après les résultats de la Conférence sur les possibilités économiques de l'Ouest, le Ministère y investit une certaine somme d'argent. De plus, la STNL y est installée. Il ne s'agit pas d'une grosse exploitation mais il y aura des améliorations.

Pour ce qui est de la prolongation de navigation pendant toute l'année ou du moins pendant un plus grand nombre de mois, il est évident que le port présente certaines possibilités. Cela pourrait constituer un projet secondaire à la mise en valeur du Haut Arctique, région où naviguent les vaisseaux de classe numéro 2 pour l'Arctique ainsi que les autres cargos plus importants. Par conséquent, il est certain que l'expérience que nous acquerrons dans l'Arctique nous permettra de prolonger la saison de Port Churchill.

Pour l'instant, il semble que les problèmes de Churchill soient purement économiques. En effet, les politiques et les frais d'assurance font qu'il est plus facile et plus rentable d'expédier du grain par les ports du sud.

Le président: Merci, monsieur Murta. Je pense que nous pouvons terminer.

Je remercie M. Kirkwood et ses collègues d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Je rappelle aux membres du Comité qu'il nous reste trois autres séances d'information et de discussions à ce sujet pendant les semaines qui viendront, de sorte que nous pourrons nous étendre sur cette question autant que nous le voudrons.

Le Comité est ajourné.

CAI XC 29
-162

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 29

Monday, December 8, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 29

Le lundi 8 décembre 1975

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-61, Maritime Code Act

CONCERNANT:

Bill C-61, Loi sur le Code maritime

APPEARING:

Mr. Ralph Goodale,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

COMPARAIT:

M. Ralph Goodale,
Secrétaire parlementaire du ministre
des Transports

LIBRARY

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Cadieu
Côté)
Douglas (*Bruce-Grey*)
Ellis
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail
Hnatyshyn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Huntington
Loiselle (*Chambly*)
Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
Masniuk
McIsaac
Murta
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, December 8, 1975:

Mr. Cadieu replaced Mr. Mazankowski
Mr. Harquail replaced Mrs. Holt
Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. McRae
Mr. Côté replaced Mr. Fleming

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le lundi 8 décembre 1975:

M. Cadieu remplace M. Mazankowski
M. Harquail remplace M^me^ Holt
M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. McRae
M. Côté remplace M. Fleming

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, November 26, 1975

Ordered,—That Bill C-61, An Act to provide a maritime code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact other consequential or related provisions, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 26 novembre 1975

Il est ordonné,—Que le Bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes, soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, DECEMBER 8, 1975
(30)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:08 o'clock p.m., this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Côté, Ellis, Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McIsaac and Murta.

Other Member present: Mr. Crouse.

Appearing: Mr. Ralph Goodale, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice; Mr. W. A. O'Neil, Deputy Administrator, Marine Administration, Marine Services, Department of Transport.

The Order of Reference dated Wednesday, November 26, 1975 being read as follows:

Ordered,—That Bill C-61, An Act to provide a maritime code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact other consequential or related provisions, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Clause 2.

Mr. Goodale and Mr. Mahoney made statements.

Mr. Goodale and the witnesses answered questions.

By consent, the Chairman called for motions for the election of a Vice-Chairman.

On motion of Mr. Lumley, *Resolved,*—That Mr. Collenette be elected Vice-Chairman of this Committee.

At 9:58 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 8 DÉCEMBRE 1975
(30)

[*Traduction*]

Le comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 08 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell, (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Côté, Ellis, Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McIsaac et Murta.

Autre député présent: M. Crouse.

Comparaît: M. Ralph Goodale, secrétaire parlementaire du ministère des Transports.

Témoins: M. J. J. Mahoney, c.r., sous-ministre adjoint (administration), ministère de la Justice; M. W. A. O'Neil, sous-administrateur, Administration du transport maritime, services maritimes, ministère des Transports.

L'ordre de renvoi daté du mercredi 26 novembre 1975 se lit comme suit:

Il est ordonné,—Que le Bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes, soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération l'article 2.

M. Goodale et M. Mahoney font des déclarations.

M. Goodale et les témoins répondent aux questions.

Du consentement du Comité, le président propose que l'on présente des motions en vue de l'élection d'un vice-président.

Sur motion de M. Lumley, *il est décidé,*—Que M. Collenette soit élu vice-président du présent Comité.

A 21 h 58, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Rumas
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Monday, December 8, 1975

• 2007

[*Texte*]

The Chairman: Order, please. We have the necessary number of members. The right balance to begin our meeting. Welcome members. We have with us this evening Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Minister, Administration; everyone knows, I believe, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Mr. Ralph Goodale; we have Mr. G. Davies—next to Mr. Goodale—Assistant Director, Marine Legislation Branch; Mr. W. A. O'Neil, Deputy Administrator, Marine Administration, Marine Services.

I believe Mr. Goodale has a short announcement to make to the members. Mr. Goodale is replacing the Minister who, unfortunately, could not be with us this evening. Take it away, Mr. Goodale.

Mr. Ralph Goodale (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman. As I begin this evening, I would like to thank the honourable members for the consideration they showed, particularly last Wednesday, in assisting in the reorganization of some of the timing for the meetings that had been previously scheduled. I particularly want to thank Mr. Forrestall for his assistance last week in helping us to rearrange the schedule of these meetings to fit in rather more conveniently with the schedule of some of the witnesses.

If I could, Mr. Chairman, right at the beginning I would like to indicate to members that I have a commitment in the House after 10 o'clock as a part of the "Late show", so I will have to leave promptly at 10 o'clock. If we are not adjourned precisely at that time, I think the officials might be able to stay beyond that period of time if questioning continues along that vein.

As you know, gentlemen, I am new in this position and have not a great deal of experience in the field of maritime law, but I am flanked, this evening, by a rather impressive body of experience on this particular piece of legislation; I hope that in the course of the evening we can deal with most of your inquiries.

I might say, at the outset, that in the light of some of the comments that were made in the House at second reading of this particular bill, we did carry on some further examination of some of the points raised, and we hope that in the course of the discussions this evening—either by explanation or by suggestion of certain amendments—we might be able to deal with most of the concerns that have been mentioned by honourable members, as well as some others who have a very definite interest in this legislation and have indicated some changes that might be desirable.

In that particular vein, I would like to refer at the outset to the concerns mentioned by several members—and I think particularly, in the House, by the member for Comox-Alberni, in the first instance, and then others picked it up—that had to do with the matter of the registration provisions in the bill and the concern, particularly, with the centralization aspect of registration provided there. We have given careful attention to that matter, and I think if honourable members wish to direct questions on that particular subject during the course of the evening we

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le lundi 8 décembre 1975.

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il y a suffisamment de représentants de chaque parti présents, de sorte que la séance peut commencer. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Comparaissent ce soir devant nous M. J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint, Administration; M. Ralph Goodale, bien connu de tous et secrétaire parlementaire du ministre des Transports, à côté de M. Goodale se trouvent M. G. Davies, directeur adjoint à la Direction de la législation maritime et M. W. A. O'Neil, sous-administrateur, Administration marine, Services maritimes.

Je crois savoir que M. Goodale a une brève communication à faire aux membres du Comité. M. Goodale remplace le Ministre qui, malheureusement, n'a pu venir ce soir. Allez-y, monsieur Goodale.

M. Ralph Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président. Pour commencer, j'aimerais remercier les membres du Comité d'avoir accepté avec bienveillance, surtout mercredi dernier, que l'on change l'horaire déjà établi des séances du Comité. Je remercie tout particulièrement M. Forrestall de nous avoir aidé, la semaine dernière, à remanier cet horaire pour qu'il soit plus facile pour certains des témoins de comparaître.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais avertir tout de suite les membres du Comité que je dois me rendre à la Chambre dès 22 h 00, car je fais partie de ce que j'appellerai les «couche tard». Il me faudra donc vous quitter à 22 h. Si la séance n'est pas encore levée à ce moment-là, je suis certain que mes collègues voudront bien rester pour répondre aux questions qui leur seront posées.

Comme vous le savez, messieurs les membres du Comité, je viens tout récemment d'accéder à ce poste et je n'ai pas une grande expérience dans le domaine du droit maritime; toutefois, je suis secondé, ce soir, par un nombre impressionnant de spécialistes du projet de loi qui nous intéresse. J'espère que nous pourrons répondre à la plupart des questions que vous voudrez nous poser ce soir.

A la lumière de certains commentaires faits à la Chambre lors de la seconde lecture de ce projet de loi, nous avons entrepris un examen plus approfondi de certaines des questions soulevées. Nous espérons qu'au cours des discussions de ce soir, en vous donnant des explications détaillées ou en proposant certains amendements, nous pourrons atténuer une grande part des inquiétudes exprimées par les membres du Comité, ainsi que par d'autres députés qui s'intéressent de très près à ce projet de loi et qui ont précisé certains changements qu'ils aimeraient y voir apporter.

Pour continuer dans la même veine j'aimerais d'abord me pencher sur la question soulevée d'abord à la Chambre par le député de Comox-Alberni, et reprise par d'autres députés. Il s'agit des dispositions d'immatriculation prévues par le bill, et surtout de l'aspect de centralisation que comportent ces mêmes dispositions. Comme nous avons étudié de près le problème, si les membres du Comité désirent nous interroger ce soir à ce sujet, nous serons en mesure de leur dire avec beaucoup de précision comment il faudrait rédiger le bill à nouveau pour qu'il réponde de

[*Text*]

would be in a position to indicate, rather specifically, the kind of change that might be made in the wording of the legislation, as it now stands, to respond positively to the kinds of concerns that were mentioned in the House during the second reading debate.

• 2010

Apart from that, Mr. Chairman, I would simply indicate to members that there are a number of rather detailed technical and, if I may term them such, nonsubstantive amendments, really of a housekeeping nature, that have come to our attention since the second reading debate. A number of these, I think, should be proposed and approved by the Committee. If it is acceptable to members, I think we might have draft copies of those amendments prepared, I hope by noon Wednesday, so that members would have some time in advance of our meetings Thursday to consider them. As I say, they are not of a really substantive nature; they are more in line with what I could call technical amendments. But I think it would be useful for members to have the precise wording of those amendments, together with the ones on registration, in advance of our meetings on Thursday.

Other than that, Mr. Chairman, I do not think I have anything introductory to say other than that we do welcome the contribution that members will make to the final passage of this piece of legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale.

Mr. Mahoney.

Mr. J. J. Mahoney (Q.C., Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice): Well, Mr. Chairman, I do not think I can say a great deal at this time except to point out that a large portion of this bill has been before the public now for at least two years because it was introduced in the last session. The main provisions that have been added since that time have been the posting trade provisions. So I would point out that the bill has had a good deal of scrutiny over a period of almost a couple of years. For that reason, a number of suggestions have been made for possible changes, for the most part, minor technical changes, as Mr. Goodale pointed out, and I hope that we will have something on those for the Committee by Wednesday.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Members of the Committee, the translators have asked me if you would allow me to introduce the questioners as well as the witnesses to assist them in the proceedings. They are not familiar with all the members and the witnesses.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, on a point of order.

On Thursday, are we meeting at 9.30 a.m. until 12.30 p.m.?

The Chairman: Yes. It was previously agreed at our last meeting that the meetings would be changed to Thursday. We eliminated the Friday meeting because there were some witnesses and members who were unable to attend and we changed it to Thursday at 9.30 a.m. until 12.30 p.m. We will have two sets of witnesses: from 9.30 a.m. to 11.00 a.m.; and from 11.00 a.m. to 12.30 p.m. That seemed to be agreeable to members at the time. The witnesses have agreed to appear at those times.

[*Interpretation*]

façon constructive aux inquiétudes soulevées à la Chambre, lors du débat en deuxième lecture.

Outre cela, monsieur le président, j'aimerais simplement indiquer aux membres qu'il y a un certain nombre d'amendements détaillés et techniques, j'ai presque envie de dire des amendements non intrinsèques, qui ont été portés à notre attention depuis la discussion en deuxième lecture. Je pense qu'un certain nombre d'entre eux devraient être proposés et approuvés par le Comité. Si les membres le veulent bien, nous pourrons faire des ébauches de ces amendements et en distribuer des exemplaires d'ici mercredi midi, afin que les membres puissent, avant jeudi, les étudier. Comme je l'ai dit, ils ne portent pas vraiment à conséquence, ils traitent surtout de certains aspects techniques. Mais il serait utile aux membres d'en connaître la formulation exacte et de connaître également la formulation des amendements sur l'enregistrement avant nos réunions de jeudi.

De plus, monsieur le président, je pense n'avoir rien à dire sinon que nous accueillerons avec plaisir l'effort des membres en vue de l'adoption finale de cette loi.

Le président: Merci, monsieur Goodale.

Monsieur Mahoney.

M. J. J. Mahoney (c.r., sous-ministre adjoint (Administration), ministère de la Justice): Eh bien, monsieur le président, je ne pense pas pouvoir dire grand-chose maintenant, sinon rappeler qu'une grande partie de ce bill est publique depuis au moins deux ans, puisqu'il a été présenté lors de la dernière session. Les dispositions principales qui ont été ajoutées depuis lors sont celles sur le cabotage. Je vous ferai donc remarquer que le bill a été soumis à bien des études pendant près de deux ans. C'est pourquoi on a a fait un certain nombre de suggestions en vue de modifications éventuelles, modifications d'ordre technique pour la plupart, comme M. Goodale l'a indiqué, et j'espère que, d'ici mercredi, nous pourrons mettre à la disposition des membres du Comité quelque chose à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

J'aimerais signaler aux membres du Comité que les interprètes m'ont demandé de présenter les «interrogateurs» ainsi que les témoins, afin de faciliter leur travail. Je vous demande donc la permission de le faire en vous rappelant qu'ils ne connaissent pas tous les membres et tous les témoins.

Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Jeudi, nous nous réunissons de 9 h 30 à midi trente?

Le président: Oui. Il a été entendu, lors de notre dernière réunion, que les séances seraient reportées au jeudi. Nous avons annulé la réunion de vendredi parce que certains témoins et certains membres étaient incapables d'y assister et nous l'avons reportée à jeudi, de 9 h 30 à midi trente. Il y aura deux groupes de témoins: de 9 h 30 à 11 h 00; et de 11 h 00 à midi trente. Les membres ont exprimé leur accord à ce sujet lors de la dernière réunion. Les témoins ont accepté de comparaître à ces heures.

[*Texte*]

I am in the hands of the Committee, but I hope there will be no further changes because it has been most inconvenient to those who had been called. They were able to change their schedules to accommodate us on Thursday. I would hope that there would be no more changes.

Mr. Murta: Right. The Saskatchewan Liberal convention came at a bad time, I think, for everybody.

The Chairman: First on my list is Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I had rather hoped tonight that we might have had a little bit more by way of introduction. I am sorry the Minister is not here. It may, to many Canadians, be not necessarily a substantive move and it might not be very sexy but, on the other hand, to those who are involved in it and have some regard for the potential that lies behind this, it is a rather important one. And, as the Parliamentary Secretary said, Mr. Chairman, it is, in some spots, rather technical. However, be that as it may, let us see if we can get on and find the answers to some things that are puzzling us.

• 2015

I welcome the Parliamentary Secretary's indication that we might have the Department's amendments sometime Wednesday. When I have finished one or two opening remarks, I might ask the senior witness if he could indicate the nature of the areas of these amendments. In any event, I will tell you the ones that I want to see amended and I will leave these on the table in front of the Committee for their consideration.

At the outset, Mr. Chairman, we have no serious reservations about this Bill. We certainly welcome its intent and the direction in which it is headed.

As has been mentioned, we have had this Bill in substantially the same nature for a number of months now, with the exception of the excluded area. Subject to the views that are brought to bear on it by those who appear as witnesses from the interested community, I think, perhaps we can move along with it. Subject again to what direction we might get from the witnesses, I have seven areas that I would simply serve some notice that we intend to move with amendments, either here at this Committee stage, or at the reports stage in the House.

First, an amendment which would have the effect of requiring advance published notice by applicants seeking exemptions for foreign ships under the Act. I would just note in connection with this, the purpose behind it is simply that it was a requirement before, but no longer seems to be there, and we wonder why.

Along the same lines as public notice, I think we would attempt to require public notice be given by the licensing body, in *The Canada Gazette* after the licence of exemption is granted.

Thirdly, to require the Minister of Transport to table an annual listing of the exemptions that are granted in the House of Commons. There are hundreds of such exemptions, and I think it would be of some use to the members of the House to be aware of the nature of the exemptions, and to have some method of double-checking what these exemptions were for and how they were used. I suppose it would be an after-policing effect.

[*Interprétation*]

Je m'en remets, évidemment, au Comité, mais j'espère qu'il n'y aura pas d'autres modifications, parce que cela gênerait beaucoup les personnes appelées à comparaître. Elles ont édjà dû modifier leur horaire pour pouvoir comparaître jeudi. J'espère qu'il n'y aura plus d'autres modifications.

M. Murta: Très bien. Je pense que la convention libérale de la Saskatchewan a eu lieu à un bien mauvais moment, pour tout le monde.

Le président: M. Forrestall est en tête de liste.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

J'espérais que l'introduction de ce soir serait un peu plus étoffée. Je regrette que le ministre ne soit pas ici. Il se peut que, pour bien des Canadiens, il ne s'agisse pas d'un sujet très important ou très passionnant mais, d'autre part, ceux qui y sont plongés et en connaissent la potentialité le considèrent comme très important. En outre, monsieur le président, comme l'a dit le secrétaire parlementaire, c'est un sujet plutôt technique à certains endroits. Toutefois, quoi qu'il en soit, tâchons de nous y atteler et de trouver des réponses à certaines questions qui nous préoccupent.

Nous sommes heureux que le secrétaire parlementaire nous ait indiqué que les amendements du ministère nous seront remis d'ici mercredi. Après avoir présenté une ou deux remarques, je demanderai peut-être au témoin principal de nous donner quelques indications sur la nature de ces amendements. De toute façon, je vous indiquerai les amendements que je désire, et je les laisserai sur la table pour que le Comité puisse les examiner.

Dès le début, monsieur le président, je dirai que nous n'apportons aucune réserve sérieuse quant à ce bill. Nous sommes d'accord avec son objectif et son orientation.

Comme je l'ai déjà indiqué, nous avons déjà eu sous les yeux, en substance, ce bill depuis un certain nombre de mois, sauf en ce qui a trait à l'exclusion. Nous tiendrons compte des avis des témoins de la communauté maritime, mais je crois que dans l'ensemble, nous sommes d'accord avec ce bill. Sous réserve à nouveau de l'orientation indiquée par les témoins, je dirai qu'il y a sept domaines où nous avons l'intention de présenter des amendements, soit à l'étape du Comité, soit à l'étape du rapport à la Chambre.

Tout d'abord, nous voulons présenter un amendement obligeant les personnes qui demandent une exemption pour les navires étrangers à en donner avis d'avance. Je dirai simplement que cette exigence existait auparavant, mais ne semble plus être dans ce bill, et je me demande pourquoi.

Dans la même optique, nous demanderions que l'organisme qui fournit les permis d'exemption en donne avis dans la *Gazette* du Canada dès qu'il les a accordés.

En troisième lieu, nous demanderions au ministre des Transports de déposer à la Chambre des communes une liste de toutes les exemptions accordées car je crois que les députés aimeraient connaître la nature de ces exemptions contrevérifier l'objectif et l'utilisation de ces exemptions. Je suppose que ceci permettrait une post-surveillance.

[*Text*]

In the fourth amendment, we would move in the direction, Mr. Chairman, of an amendment that would have the effect of banning all foreign ships from operating in the Arctic, in the area of the natural resource industries. We would view the north of 60 degree concept and we would provide—because there is some awareness of the reality of the situation—that where there was an exception, that exception could only come with the approval of the Governor in Council, and not altogether—with tongue-in-cheek—the approval of Parliament.

The fifth one has to do with the maintenance and the development of a truly Canadian tourist cruising industry. If it is not substantive and ruled out of order, we move that for the purposes of this particular Act, that St. Pierre and Miquelon be ports or places within Canada. Again, for the purposes of this Act, we might as well give to the Governor in Council the authority to deem other foreign ports to be ports or places within Canada. The purpose of that is to prevent the invasion we have seen in recent years of foreign ships doing coastal work in Canada simply because they are able to drop into St. Pierre and Miquelon if it is not too foggy.

The sixth is to amend the bill to provide for two headquarters, one located in Atlantic Canada and one in British Columbia, to delete the main—we will take that in the sense it is meant—an unjustified requirement for the registrar to operate in the national capital area. I am a great supporter of the Minister of National Defence, Mr. Chairman, when it comes to decentralization. He puts everything in Winnipeg and I would like to split it up between the East Coast and the West Coast. But we will move in that particular area.

The final one is of a little more substantial nature than the previous one, but as well I think it is very important with respect to one of the hopes we have for this series of books we have now, and the three more to come. That would be a provision—an amendment to the penalties section which, if I recall it correctly, now calls for a fine of $5,000 per offence. It would amend that to imply $5,000 for each day the offence occurs when they are found to be in violation of this particular act, or the Canadian Transport Commission in any of its findings, or the Governor in Council in any of its findings.

I look forward, Mr. Chairman, to the opportunity to discuss these, and perhaps use up more time that might be normally allotted. If there are any comments Mr. Goodale or one of the other witnesses would care to make at this time, I would appreciate them.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: I could reply very briefly, but I think Mr. Forrestall will realize that in a brief answer I can touch only on the highlights of some of his comments, some of which are quite far-reaching, and extremely interesting I might add.

I would prefer at this time not to comment on the first item requiring public notice, except perhaps to say that in day-to-day commerce what we have tried to do here is to provide a quick-acting method, a quick response, to commercial need. To be required to give public notice, either on the part of the applicant or on the part of the Transport Commission through the *Canada Gazette,* might hamper the proper working of this sort of licensing system. That is all I would like to say on those two points at this stage.

[*Interpretation*]

Dans un quatrième amendement, nous voudrions interdire aux navires étrangers de faire l'exploitation des ressources naturelles dans l'Arctique. Nous voulons appliquer le principe de l'interdiction au nord du 60ième degré de latitude avec exception seulement dans le cas où le Gouverneur en conseil donne son approbation expresse mais pas uniquement sur simple approbation du Parlement.

Le cinquième amendement aurait trait à la continuité et au développement d'une véritable industrie touristique de croisière. Et, si on ne le juge pas irrecevable aux fins de cette Loi en particulier, nous proposons que St. Pierre et Miquelon soient considérés comme des ports et endroits faisant partie du Canada. De nouveau, aux fins de cette Loi, nous pourrions donner au Gouverneur en conseil l'autorisation de considérer d'autres ports et endroits étrangers comme étant des ports et endroits faisant partie du territoire canadien. L'objectif, c'est de prévenir l'invasion des navires étrangers que nous avons connue au cours des dernières années, le long des côtes du Canada, simplement parce qu'ils pouvaient s'abriter à St-Pierre et Miquelon si ce n'était pas trop brumeux.

Le sixième amendement au projet de loi prévoit deux quartiers généraux, un situé dans la région atlantique et l'autre en Colombie-Britannique, la suppression de la principale exigence—nous le prenons dans le sens qu'on veut bien lui donner—injustifiée voulant que le registraire sort dans la région de la Capitale nationale. Je suis un grand défenseur du ministre de la Défense nationale, monsieur le président, lorsqu'il s'agit de décentralisation. Il place tout à Winnipeg alors que je voudrais partager entre la côte Est et la côte Ouest. Nous allons bientôt aborder ce sujet.

Le dernier a moins de substance que le précédent, mais il est quand même très important pour ce qui est de nos espoirs pour cette série de livres que nous avons et pour les autres qui viendront. Il s'agit d'une disposition—d'un amendement à l'article concernant la sanction qui, si je me souviens bien, prévoit une amende de $5,000 par infraction. L'amendement signifie que $5,000 d'amende seraient imposés pour chaque journée d'infraction où une personne contrevient à cette loi, d'après la Commission de transport du Canada ou le gouverneur en conseil.

Je souhaite, monsieur le président, que nous ayons l'occasion de discuter de ces amendements et de passer peut-être plus de temps qu'il n'en a été alloué. Si M. Goodale ou un des témoins veulent ajouter quelque chose, je l'apprécierais beaucoup.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Je répondrai brièvement, mais M. Forrestall sait très bien que dans une courte réponse nous ne pouvons qu'effleurer les points saillants de ses commentaires dont certains ont une grande portée et sont, dois-je ajouter, très intéressants.

Je préfère à ce moment-ci ne pas faire de commentaire sur le premier point concernant les avis publics, sauf peut-être pour dire que dans le commerce de tous les jours, nous avons essayé de fournir une méthode d'action rapide, une réponse rapide à un besoin commercial. Ce genre de système de permis ne pourrait fonctionner convenablement s'il fallait que le requérant ou la Commission des transports publie un avis public dans la *Gazette du Canada.* C'est tout ce que je voulais ajouter sur ces deux points pour le moment.

[*Texte*]

With regard to the possibility of tabling a list of exemptions, perhaps that is something that might be considered further by the CTC. I prefer not to go any further on that one at the moment because I feel that I am a little on delicate ground.

The question of banning all foreign ships from the Arctic—I take it that what Mr. Forrestall is getting at here is strictly related to the coasting trade as opposed to banning of non-Canadian ships from the Arctic because, of course, there is an increasing international trade to the Arctic, a long-standing trade to the Arctic, from the port of Churchill and other ports.

On the question of coasting, it seems to me that it might be rather difficult to supply the entire needs of Canada with domestic shipping in the Arctic. This was an area that it was felt had to be dealt with rather separately.

• 2025

In respect of the fifth point, dealing with foreign ports such as St. Pierre and Miquelon, I would really much prefer to have someone from the Department of External Affairs look at that one because it is a very far-reaching proposal. I would think it would cause great difficulty, internationally, and frankly I am not sure we could do it even if it did not cause that kind of comment.

On the question of providing more than one headquarters for the registry, I think perhaps I can say a little bit more at this stage. I would point out that if the option were to have a single registry or two registries, one on the East Coast and the West Coast, although it is quite true that Vancouver does have the largest number, I think, of registered vessels of any port in Canada—as a matter of fact, the greatest tonnage of Canadian shipping exists neither on the East Coast nor the West Coast, but rather on the Great Lakes and to put a registry on the East Coast and the West Coast would be taking it right away from a very large area of importance.

Mr. Forrestall: Ottawa is pretty far removed from it in this day of computer and telephone lines, what difference does it make whether it is in Ottawa or Port Welland or Vancouver?

Mr. Mahoney: What we are trying to provide there, sir, is a centralized system, but to retain the local feature, so that although there will be a centralized registry, the individuals who are filing documents will have essentially the same kind of service that they have now, because they will be able to go to the local customs house as they do now; they will be able to file their documents there and the central registry in Ottawa will be largely a clearing house for information and a storage house for the information, but it will still be possible to act locally to register documents locally and to do really everything locally that has been done in the past. It has been suggested, for example, that there could be six or seven registries to cut down the number, but by the method that we are trying to adopt here, we think we get the best features of centralization because we bring all of the information into the one area, but we do retain the flexibility of people's being able to go to their very local areas and do all of their business there.

[*Interprétation*]

Quant à la possibilité de déposer une liste d'exemptions, la Commission des transports pourrait peut-être l'étudier davantage. Je n'en dis pas plus pour le moment, c'est un sujet assez difficile.

Quant à savoir s'il faudrait bannir tous les navires étrangers de l'Arctique—si je comprends bien M. Forrestall, il songe ici au commerce côtier seulement, il ne s'agit pas de bannir tous les bateaux non canadiens de l'Arctique, car il y a évidemment, un commerce international accru dans l'Arctique, un commerce qui existe depuis longtemps entre le port de Churchill et les autres ports.

Au sujet du cabotage, il me semble qu'il serait plutôt difficile de satisfaire à tous les besoins du Canada en n'ayant recours qu'à des navires canadiens dans l'Arctique. C'est une question qu'il faudrait étudier séparément.

En ce qui concerne le cinquième point, à propos des ports étrangers tel que St-Pierre et Miquelon, je préférerais de beaucoup que quelqu'un du ministère des Affaires extérieures étudie cela, c'est vraiment une proposition de grande portée. Je pense que cela soulèverait beaucoup de difficultés sur le plan international et franchement je ne suis pas sûr que nous pourrions le faire même sans ce genre de commentaires.

Mais sur la question d'avoir plus de bureaux d'enregistrement, je peux peut-être en dire un peu plus à ce moment-ci. Je tiens à vous faire remarquer que la question d'avoir ou ou deux bureaux d'enregistrement, l'un sur la côte est et l'autre sur la côte ouest, serait au détriment d'une grande région très importante, même s'il est vrai que Vancouver a la plus grande quantité de navires enregistrés dans tout port canadien—il faut dire que le plus gros volume de transport maritime au Canada n'est ni sur la côte est ni sur la côte ouest, mais plutôt dans les Grands lacs.

M. Forrestall: Il est vrai qu'Ottawa est assez éloigné mais dans cette ère du téléphone et de l'informatique quelle différence cela peut-il faire Ottawa ou Port Welland ou Vancouver.

M. Mahoney: Où nous voulons en arriver, monsieur, c'est à un système centralisé mais en gardant les aspects locaux, de sorte que même s'il y a un bureau d'enregistrement central, les personnes complétant les documents auront essentiellement le même genre de services qu'elles ont maintenant, parce qu'elles pourront encore aller au bureau local des douanes comme présentement; elles pourront y remplir leurs documents et le bureau d'enregistrement central à Ottawa sera l'endroit où les renseignements seront reçus et entreposés, mais il sera toujours possible d'enregistrer les documents au bureau local et de faire à ce bureau local tout ce qui s'y faisait auparavant. Il a été suggéré, par exemple, qu'il y ait 6 ou 7 bureaux d'enregistrement afin d'en réduire le nombre, mais par la méthode que nous voulons présenter, nous pensons obtenir un meilleur résultat de la centralisation, parce que tous les renseignements seront au même endroit; mais nous permettons aux gens de faire affaire à leur bureau local et de tout faire ce qu'ils doivent y faire.

[*Text*]

In connection with that I might say that, as Mr. Goodale mentioned, one area where we think it is necessary to propose some amendments to the Bill, deal with the three crucial registry sections in Book 2, Sections 27, 28 and 29 and we will be proposing a slightly different procedure which we think will answer some of the criticisms that have been levelled at those sections. What we will be proposing there is what we would have been doing administratively in any event, but it was not apparent on the face of the legislation that it would happen. What we intend to propose is an amendment by which, when a person, let us say, in British Columbia wants to file documents, he takes his original document and an exact copy, a photocopy in other words, to the registry and both those documents are time and date stamped at the same time, the original document is handed back to the owner and the copy, being a true and exact copy, is transmitted to the central registry in Ottawa.

• 2030

This is to get away from the difficulty that people put to us that the original documents might get lost or they might get delayed, particularly if they went by mail, and during that period of time when they had not been returned there could be some transaction which would be held up. That would seem to be one of the major problems. We propose to get around that by the method of, in effect, a duplicate copy.

The second thing that we would do, and this in particular we would have been doing in any event, I think, administratively, but we can make it clear in the legislation that at the time the original document and copy is filed the local officer of customs would immediately transmit to the central registry a summary of the transaction. In other words, the same information that he now writes in longhand in his registry book, he would transmit by the fastest means of communication, whether it be Telex, telephone, or whatever, to the central registry. By this method in Ottawa there will be two distinct systems in operation. One will be a data bank, which will contain the summarized information, the same as is now contained in all registry books, and which could be retrieved at a moment's notice. The other thing, and which we do not have under the present system, is the actual copies of documents photocopied and available for retrieval at any time as well.

This will give far better service than people have had in the past, and it will give it to a broader range of people because it will be available not only to the present classes of registered ships, but also to that very large group of small shipowners who now have licensed craft and who have never really had a title registry in the past. That will now be provided, and by these two methods we think we can provide at least as good a service as people have had in the past, provide it locally and without any delay at all.

Mr. Forrestall: Is that a principle of moving from licencing to registration with respect to small craft?

Mr. Mahoney: That is inherent in the legislation. You see, the licencing system that has been in force for many years is not a little registry of any kind. It gives no title protection whatever, and one of the features of this bill is that it does provide a true title registry for small craft.

[*Interpretation*]

De plus je dirais, comme l'a mentionné M. Goodale, qu'un domaine où nous pensons nécessaire de proposer certains amendements à ce bill, concerne les trois sections importantes d'enregistrement au livre 2, articles 27, 28 et 29, où nous allons proposer une procédure un petit peu différente qui, je pense, répondra à certaines critiques formulées. Ce que nous proposons, nous l'aurions fait de toute façon, administrativement parlant, mais il n'était pas explicite dans la loi que cela se ferait. Nous voulons soumettre un amendement permettant à un personne qui désire déposer des documents, disons en Colombie-britannique, de présenter son document original et un exemplaire conforme, en d'autres mots une photocopie, au bureau d'enregistrement et les deux documents sont estampillés à la même heure et à la même date, le document original est remis au propriétaire et l'exemplaire, étant un exemplaire fidèle et conforme, est transmis au bureau d'enregistrement central à Ottawa.

Cela permettrait de résoudre un problème dont les gens nous ont fait part concernant les documents originaux perdus ou retardés, surtout s'ils sont envoyés par la poste, ce qui cause des arrêts dans les transactions. Cela semble être l'un des problèmes les plus importants. Nous pensons pouvoir résoudre cela en faisant un double exemplaire.

Une autre chose que nous ferons, et que nous aurions fait de toute façon, je pense, administrativement, mais nous voulons que ce soit explicite dans la loi, c'est qu'au moment où le texte original et l'exemplaire seront déposés l'agent de douanes en question enverra immédiatement au bureau d'enregistrement central un résumé de la transaction. En d'autres mots, les renseignements qu'il note dans son registre seraient transmis le plus vite possible au bureau d'enregistrement central soit par télex, téléphone ou autrement. Selon cette méthode, il y aura deux systèmes distincts en fonctionnement à Ottawa. L'un serait une banque de données, contenant le résumé des informations, c'est-à-dire la même chose que l'on retrouve dans tous les livres de registres et qu'on pourrait récupérer au besoin. L'autre aspect, qui n'est pas encore fonctionnel présentement, c'est que les copies des documents photocopiés seraient également accessibles en tout temps.

Ce service sera supérieur à ce qui s'est fait jusqu'ici, et sera à la disposition d'un plus grand nombre de personnes parce qu'il sera accessible non seulement aux catégories actuelles de navires enregistrés, mais aussi à ce très grand groupe de propriétaires de petits navires ayant présentement des navires immatriculés mais n'ayant jamais eu un titre d'enregistrement dans le passé. Maintenant cela sera possible, et selon ces deux méthodes nous pensons pouvoir offir un service aussi bon que par le passé, localement et sans délai.

M. Forrestall: Est-ce que le principe consiste à enregistrer les petites embarcations plutôt que de leur émettre un permis?

M. Mahoney: C'est propre à la loi. Ce système de permis existant depuis de nombreuses années ne constitue pas un enregistrement de titres en aucune façon. Le titre n'est protégé en aucune façon, et l'un des aspects de ce bill est qu'il fournit vraiment un enregistrement du titre pour les petites embarcations.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney. Mr. Murta.

Mr. Mahoney: There was one other point, if you would like me to finish that, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mahoney, please be brief because we have already gone nearly 20 minutes on one question, and if we do that all evening we will be here for a long time.

Mr. Forrestall: I only took seven or eight minutes.

The Chairman: Yes, I understand.

Mr. Mahoney: With respect to the last point that was raised with regard to the penalty provisions, I would like to point out that the penalty which is assessed against the shipowner, and which could be $5,000, is not really the only penalty because the cargo of such a ship is liable to forfeiture, and in effect that is really a much greater penalty and it is a penalty which eventually would come back against the shipowner. So, the penalty provision is really quite a serious one.

The Chairman: Thank you. We can come back to you, Mr. Forrestall. Fortunately I do not have many names, so we can proceed with the next questioners and then we will come back lastly to any more questions you might have. Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I will not be too long because I certainly intend to leave the majority of the questioning up to the people who are certainly more knowledgeable than I am on the Committee. In going over the debate and trying to read through the legislation as best I can, I would like to ask Mr. Mahoney if the regulations to be made law under the bill will be provided to the Committee?

Mr. Mahoney: I am sorry, I do not think that is possible, sir, because, to be honest, I do not have a complete count of the number of sections that do require regulations but I think it is over thirty, and some of those regulations are perhaps quite long.

I think you do recognize that in many cases the regulations must be prepublished so that there is protection for the public, in that sense of prepublishing regulations; but I do not think that it would be possible to have all draft regulations available at this time.

• 2035

Mr. Murta: I see.

In another area, I would like to know whether or not there will be a greater administrative burden on the ship owners. Some questions were raised on this point during the debate, for example, on documents to be filled out, papers to be filed, certificates to be registered, etc. I am wondering whether or not, in your opinion, the shipowners are going to come under a greater administrative burden with the type of legislation that we have before us?

Mr. Mahoney: Well, sir, I am sure that the Committee will be hearing from the shipowners; but I would say that, in the major areas that are dealt with at this stage of legislation, for example, in registration, in so far as commercial shipowners are concerned, there is not really any more documentation required than is now the case. It is true that there will be more documentation for small craft owners but then, in return for that, they will be receiving title registry which they did not have before. In other areas, where documentation enters the picture, what we

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Mahoney. Monsieur Murta.

M. Mahoney: J'aurais une autre question, si vous me permettez de terminer monsieur le président.

Le président: Monsieur Mahoney, soyez bref s'il vous plaît parce que nous avons déjà passé près de 20 minutes sur une question et si nous faisons cela pendant toute la soirée cela nous mènera très tard.

M. Forrestall: Je n'ai pris que sept ou huit minutes.

Le président: Oui, je comprends.

M. Mahoney: En ce qui a trait au dernier point mentionné concernant les peines, j'aimerais souligner que les peines imposées au propriétaire de navire et pouvant atteindre $5,000, ne constituent pas le seul châtiment parce qu'il est possible que la cargaison d'un navire soit saisie, ce qui est en fait une peine bien plus grande et qui en fin de compte retomberait sur le propriétaire du navire. Donc cette stipulation est vraiment très sérieuse.

Le président: Merci. Nous pouvons donc revenir à M. Forrestall. Heureusement que je n'ai pas beaucoup de noms, nous pouvons donc passer à la question suivante et ensuite nous pourrons revenir s'il y a d'autres questions. Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas l'intention de prendre trop de temps parce que je compte laisser aux gens plus renseignés le soin de poser plus de questions. En revoyant les discussions et en essayant de mon mieux de lire la loi, je voudrais demander à M. Mahoney si les règlements qui seront rédigés à la suite de la loi seront transmis au Comité?

M. Mahoney: Je regrette, je ne crois pas que ce soit possible, monsieur, parce que, honnêtement, je ne connais pas exactement le nombre d'articles où il sera nécessaire d'écrire un règlement mais je pense qu'il y en a plus de 30 et certains de ces règlements seront peut-être très longs.

Vous reconnaissez que dans de nombreux cas, les règlements doivent être publiés à l'avance, pour protéger le public, mais je ne pense pas qu'il soit possible d'obtenir maintenant les projets de tous les règlements.

M. Murta: Je vois.

Dans un autre domaine, j'aimerais savoir si cela imposerait ou non aux propriétaires de navires un plus gros fardeau administratif. On a soulevé certaines questions à ce sujet pendant la discussion, je pense par exemple aux documents qui doivent être remplis, à ceux qui doivent être présentés, aux certificats qui doivent être enregistrés. Je me demande, si, à votre avis, les propriétaires de navires auront beaucoup plus de travail administratif avec ce genre de loi?

M. Mahoney: Je suis certain, monsieur, que le Comité entendra parler des propriétaires de navires, mais je dois dire que sur la question des points principaux que nous avons étudiés à ce stade-ci, par exemple pour l'enregistrement, les propriétaires de navires commerciaux n'auront pas à fournir beaucoup plus de documents que ce n'est le cas actuellement. Il est vrai qu'il y en aura plus pour les propriétaires de petits bateaux, mais en retour, ils recevront l'enregistrement du titre, ce qu'ils n'obtenaient pas précédemment. Dans d'autres domaines, toujours au sujet

[*Text*]

have tried to do is to streamline the old provisions of the Canada Shipping Act in such a way as to provide smoother documentation, to make things easier rather than more difficult.

Mr. Murta: In what way?

Mr. Mahoney: One example that I might give would be with regard to the provision in the Canada Shipping Act which requires the name of the master to be endorsed on the certificate of registry. We have provided a simpler form of that so that any change of master can be endorsed by the ship owner himself, or, in a foreign port, can be endorsed quite simply by a consul. This is really to fit in, almost, with an existing practice, or something which has been more or less ignored; yet we found that it was a procedure that was still required, particularly for foreign-going ships. So, it had to be retained, but we did do our best to simplify it.

Mr. Murta: I see.

In another area, Mr. Chairman, one of the questions that came to my mind, about which I would like to ask Mr. Mahoney, was: when will additional legislation be introduced? And the additional legislation I am talking about is with regard to Books 3, 4, and 5, covering crew standards, cargo, and operational standards. When do you anticipate that this might be done?

Mr. Mahoney: There is a great deal of work being done now on succeeding stages of legislation and we are very hopeful that the next stage of legislation could be ready as early as next spring.

Mr. Murta: The spring of 1976?

Mr. Mahoney: The spring of 1976, yes.

Mr. Murta: I see.

Mr. Mahoney: And that would have elements of the three remaining books in it.

Mr. Murta: I see.

What kind of input is the shipping community having into these and who specifically is drafting them?

Mr. Mahoney: Well, they are not at the stage of drafting, as yet.

Mr. Murta: Who *will* be drafting them, then?

Mr. Mahoney: Well, the drafting will be done in the Department of Justice but the preliminary work is being done now within the Ministry of Transport, and a good deal of that work is based on discussions which have been held with industry over a period of time. In some cases, it is work which is being done to fit in with international conventions—this sort of thing.

Mr. Murta: I see.

The other part of the question was: what kind of direct input is the community having? What kind of an ebb and flow of information, for example, is going on between your department and the shipping community in drafting these other reports?

Mr. Mahoney: With respect to this first stage of legislation, much of the material that is contained here is material that was worked on over a period of as many as five years, and the discussions relating to that were really much more informal discussions. What we attempted to do, and did do, was to introduce the bill at as early a stage as possible two years ago so that there would be as much impact as possible and the industry would be able to

[*Interpretation*]

des documents, nous avons essayé de refondre les anciennes dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada de façon à faciliter les choses plutôt qu'à les rendre difficiles.

M. Murta: De quelle façon?

M. Mahoney: Je vais vous donner un exemple concernant les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada qui exigent que le nom du capitaine soit approuvé sur le certificat d'enregistrement. Nous avons prévu une formule plus simple pour que tout changement de capitaine soit approuvé par le propriétaire d'un navire lui-même ou, dans un port étranger, tout simplement par le consul. Il s'agit en fait d'endosser une pratique qui existe déjà, qu'on a plus ou moins ignorée, pourtant nous nous sommes rendus compte que c'était là une procédure qui était nécessaire, surtout pour les navires allant à l'étranger. Il fallait donc retenir cette façon de faire mais nous avons fait de notre mieux pour la simplifier.

M. Murta: Je vois.

Dans un autre domaine encore, monsieur le président, j'ai une question qui me vient à l'esprit et que j'aimerais poser à M. Mahoney: quand aurons-nous des mesures législatives additionnelles? Ces mesures législatives additionnelles concernent les livres 3, 4 et 5 traitant des normes concernant l'équipage, de la cargaison et des normes de fonctionnement. Quand prévoyez-vous que ce sera fait?

M. Mahoney: Il y a beaucoup de travail qui se fait actuellement, par étapes successives, et nous espérons beaucoup que la prochaine étape législative va paraître au printemps.

M. Murta: Au printemps de 1976?

M. Mahoney: Oui, au printemps de 1976.

M. Murta: Je vois.

M. Mahoney: Ces dispositions engloberaient des éléments qui ont trait aux trois autres livres.

M. Murta: Je vois.

Quelle sera la participation du monde de la navigation et qui surtout s'occupera de rédiger ces mesures?

M. Mahoney: Elles ne sont pas encore à la phase de la rédaction.

M. Murta: Qui les rédigera?

M. Mahoney: Ce sera fait au ministère de la Justice, mais le travail préliminaire se fait actuellement au ministère des transports. Une grande partie de ce travail se fonde sur des discussions qui ont eu lieu dans l'industrie depuis un certain temps. Dans certains cas, ce travail fait suite à des conventions internationales par exemple.

M. Murta: Je vois.

La deuxième partie de ma question est celle-ci: quelle participation directe aura le monde de la navigation? Quelle sorte de flux et reflux d'information y a-t-il par exemple entre votre ministère et le monde de la navigation pour rédiger ces autres rapports?

M. Mahoney: Pour ce qui est de la première étape de la législation, une grande partie de ce matériel que vous avez ici résulte d'un travail échelonné sur au moins cinq ans et sur des discussions qui avaient lieu vraiment à titre non officiel. Nous avons essayé de présenter ce bill le plus tôt possible il y a deux ans afin que l'industrie puisse en examiner toutes les conséquences et stipulations et présenter les propositions qu'elle désire. Je crois que la liaison

[*Texte*]

examine the provisions and come back with any suggestions that they wanted to make. I suppose the main liaison has been with a committee of the Canadian Bar Association made up of people who specialize in admiralty law and who act for shipowners and other people in the shipping community; there has been close liaison there.

• 2040

Mr. Murta: I see. Just one or two other questions, if I may, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Mahoney how effective he thinks the exemption process will be. I think, for example, you will see that Clause 11(2)(*a*), requires the applicant to demonstrate public interest. Can you explain what that means? In view of the fact that I am from Manitoba, I have not had too much time connected with the shipping industry but reading through the legislation it could lend to various interpretations and I was just wondering how . . .

Mr. Mahoney: The basic proposal, I think, here, is that an application for a licence for a foreign ship would not be granted if there was any apparent Canadian vessel available to do a particular job.

Now, it is not possible to say it in such simple terminology because the individual trades become very complicated. A Canadian ship might be available for a particular trade but although it was a ship it might not be a suitable ship in any manner for that trade. It becomes quite a complex question to determine whether the public interest is served by an application to grant a licence to a foreign ship. I think the best way of doing this is to have that application channelled through a body such as the CTC which is able to reach out to the industry and the public and to hold hearings where necessary.

Mr. Murta: I see. You feel that another question is associated with this? Do you feel the CTC is the correct kind of body to do this kind of work, or do you feel that it is too diversified?

Mr. Mahoney: I would suggest that its diversification gives it the best grasp of the whole picture in relation to shipping matters.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. If the Committee will permit I would like to pose a question. There have been many questions raised in this regard. This might be a little irrelevant.

Where our domestic shipbuilders and the foreign shipbuilders have the same type of subsidies—I believe, it is 70 per cent subsidy over a seven-year period through the Export Development Corporation—and where, after the seven-year period, any foreign ship with foreign crews can operate anywhere they like with no regulations as far as wages and so on are concerned, how do we expect our domestic shipbuilders to compete with this? There are no criteria apparently available. Protection is given to our domestic shipbuilders and to foreign shipowners who come over here and profit from the same types of subsidies and benefits. Their additional benefit is that after a seven-year period—I think it is at 8 per cent financing—they can simply go to a sheltered haven and have no regulations as far as wages are concerned and operate, yet we expect our shipowners to compete. Has there been any light given to that particular subject?

[*Interprétation*]

principale s'est faite avec un comité de l'association du Barreau canadien qui était composé de personnes se spécialisant en droit maritime et représentant les propriétaires de navires et les autres gens de la communauté maritime.

M. Murta: Je vois. J'aimerais poser une ou deux autres questions et demander à M. Mahoney quelle efficacité il s'attend voir découler du processus d'exemption. Par exemple, dans l'alinéa a) du paragraphe (2) de l'article 11, le requérant doit prouver que c'est dans l'intérêt public. Pourriez-vous nous donner la signification? Comme je viens du Manitoba, je ne suis pas tellement au courant de l'industrie de la navigation mais il me semble qu'on peut donner ici plusieurs interprétations . . .

M. Mahoney: Fondamentalement, on ne donnerait pas suite à une demande de permis dans le cas d'un bateau étranger lorsqu'un navire canadien est disponible pour répondre à l'exigence en cause.

Il faut cependant préciser parce que ce domaine est très compliqué: un navire canadien peut ne pas être approprié pour faire tel commerce. La question devient compliquée lorsqu'il s'agit d'établir si en accordant un permis à un navire étranger on répond à l'intérêt public. Je crois que le meilleur processus dans ce cas c'est que la demande passe par un organisme tel que la Commission canadienne des transports qui touche à la fois l'industrie et le public et peut éventuellement tenir des audiences.

M. Murta: Je vois. Ne pensez-vous pas qu'il se pose là une autre question dans ce domaine? Est-ce que la CCT est vraiment l'organisme approprié pour remplir cette tâche ou pensez-vous que cet organisme est trop diversifié?

M. Mahoney: Je dirais que la variété des fonctions de cet organisme permet de mieux saisir l'ensemble de la situation dans l'optique de ces questions maritimes.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Murta. Si le Comité le permet, je vais poser une question: peut-être est-elle un peu inappropriée.

Lorsque le constructeur de navires canadien et le constructeur de navires étranger reçoivent le même genre de subvention, je crois qu'il s'agit de 70 p. 100 de subvention pour une période de sept ans, subvention fournie par la Société pour l'expansion des exportations, et puisque après une période de sept ans, tout navire étranger avec un équipage étranger peut faire du commerce n'importe où sans être lié par des réglementations de salaire, etc., comment pouvons-nous nous attendre à ce que nos constructeurs canadiens puissent le concurrencer? il n'y a pas de critère disponible semble-t-il; la protection est la même pour le constructeur canadien que pour le constructeur étranger qui vient ici et profite des mêmes subventions. Mais après sept ans, je crois qu'il s'agit d'un financement à 8 p. 100, les navires étrangers profitent d'un refuge fiscal et du fait qu'ils ne sont pas liés par une réglementation des salaires; comment alors nos propriétaires de navires peuvent-ils les concurrencer? A-t-on songé à ce sujet?

[*Text*]

Mr. Mahoney: Well, there has not with respect to this stage of legislation in any event. Consideration has not been given to that aspect in relation to this stage of legislation. Whether it is something which might be dealt with at a later stage of legislation is something I really could not say at the moment but, I do not think it has a bearing on the coasting trade provisions as such.

The Chairman: Mr. Crouse.

• 2045

Mr. Crouse: Thank you, Mr. Chairman. I have just a few questions. Perhaps it was stated earlier, but I would like to know what groups have been invited to appear before this Committee to question the Department officials?

Mr. Goodale: I believe—I am just answering, really, for the steering committee—that the matter was discussed some two weeks ago now, Mr. Chairman, and I think at that stage some four or five names were suggested and the Chairman or the Clerk was going to be in touch to see which groups wished to appear and maybe there is a final report now of who actually will be coming on Thursday.

The Chairman: I am sorry, Mr. Crouse, I did not understand your question. I believe you wanted to know who were the witnesses who will appear on Thursday?

Mr. Crouse: No, Mr. Chairman, I . . .

The Chairman: Sorry.

Mr. Crouse: . . . did not ask about that. I asked what groups, such as representatives of the Dominion Marine Association, the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association or representatives of the unions who might be concerned, have they been invited to appear before this Committee to question the witnesses?

The Chairman: Yes. I think I mentioned to you that the groups that will be invited to act as witnesses will be the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers and the Seafarers' International Union of Canada, which will probably be between 9.30 a.m. and 11.00 a.m.; and the Dominion Marine Association have been invited, as well as the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association. There was general agreement at the steering committee meeting between all parties that these would be the people who would attend our future meetings in groups of two. In other words, two would appear between 9.30 a.m. and 11.00 a.m. and a group of two between 11.00 a.m. and 12.30 p.m. on Thursday.

Mr. Crouse: Thank you, Mr. Chairman. Coming back to the UN Conference on Trade and Development Committee proposal for a code of conduct, the line of conferences, they made it clear at that time that developing nations want their goods carried in their own bottoms and they are prepared to pay the price to rid themselves of dependence upon foreign fleets. The UN proposal was that importing or exporting nations served by the line of conferences have the right to carry up to 40 per cent of their trade in their national vessels. We abstained from voting on this proposal, so I wonder if any of the witnesses could tell me where we as a nation stand on this matter at the present time in view of the many substantive provisions in this bill.

[*Interpretation*]

M. Mahoney: Non, du moins pas à cette étape de la loi. Je ne pourrais vous dire si ce point pourrait être traité plus tard dans la discussion de cette mesure législative. Je ne crois pas qu'elle ait un effet sur les dispositions qui portent sur le cabotage comme tel.

Le président: Monsieur Crouse.

M. Crouse: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions. Peut-être l'a-t-on dit plus tôt, mais j'aimerais savoir quels groupes ont été invités à témoigner devant le Comité pour questionner les fonctionnaires du ministère?

M. Goodale: Monsieur le président, je vous répondrai simplement au nom du comité directeur que la question a été discutée il y a quelque deux semaines. Je crois qu'on a suggéré quatre ou cinq noms et le président ou le greffier devait entrer en contact avec eux pour vérifier lesquels de ces groupes souhaitent comparaître. Peut-on me dire qui témoignera jeudi?

Le président: Vous m'excuserez, monsieur Crouse, je ne comprends pas votre question. Vous demandez le nom des témoins qui comparaîtront jeudi.

M. Crouse: Non, monsieur le président, je . . .

Le président: Désolé.

M. Crouse: . . . n'ai pas posé de questions à ce sujet. J'aimerais savoir quels groupes, tel que des représentants de la *Dominion Marine Association*, de l'Association canadienne des constructions et des réparations navales ou des représentants de syndicats intéressés nous avons invités à comparaître devant ce Comité pour leur poser des questions.

Le président: Je croyais vous avoir mentionné que nous avions invité à témoigner la Fraternité canadienne des cheminots, les employés des Transports et autres ouvriers et le Syndicat international des marins canadiens que nous recevrons probablement entre 9 h 30 et 11 h. Nous avons aussi invité la *Dominion Marine Association* et l'Association canadienne de constructions et de réparations navales. A la réunion du comité directeur, il y a eu accord général que nous inviterions ces groupes à nos prochaines réunions par groupes de deux. En d'autres termes, deux d'entre eux témoigneraient entre 9 h 30 et 11 h, et deux groupes entre 11 h et 12 h 30 jeudi.

M. Crouse: Merci, monsieur le président. J'aimerais parler à nouveau du Comité de la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement qui a proposé une ligne de conduite. Lors de cette conférence, on a indiqué clairement que les pays en voie de développement veulent transporter leurs marchandises dans leurs propres navires et qu'ils sont prêts à tout pour se libérer de la dépendance des flottes maritimes étrangères. Selon la proposition des Nations Unies, les nations importatrices et exportatrices desservies par les lignes maritimes de conférence sont autorisées à transporter jusqu'à 40 p. 100 de leur commerce à bord de leurs vaisseaux nationaux. Nous nous sommes abstenus de voter sur cette proposition. Je me demande si quelqu'un parmi les témoins peut me dire quelle est notre position comme pays sur ce sujet à l'heure actuelle en raison des dispositions importantes de ce projet de loi.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: I can say, sir, that basically the first stage of legislation that is contained in this bill creates a general framework for a maritime code that later stages of legislation can present particular provisions on a number of matters. Whether the particular matter that you have in mind would be included in that is something which would have to be considered at the time that legislation is being set up and discussed with the interested parties at that time. However, I cannot tell you what present government policy is with respect to that particular matter.

Mr. Crouse: So this is really sort of a forerunner, then, of something that is yet to come?

Mr. Mahoney: There are many substantive provisions here. One good example of that is the coasting trade provisions.

Mr. Crouse: Yes, I am looking at those, Mr. Chairman. They are on page 12, clause 8. I think we had some 452 foreign registered ships serving in the line of conferences last year, so the implications of that 40 per cent Canadian content would mean a fleet of some 175 or 180 ships, while at present I think we have only three dry cargo vessels registered in Canada, so where do you think we should start on the development of a Canadian merchant marine in light of the substantive provisions you have here on page 12?

Mr. Mahoney: If I might say, sir, the statement that you make, that there are only three dry cargo ships registered in Canada, is simply not so. What happens is that most people lose sight of the fact that there is a very, very large fleet of Canadian ships, registered in Canada, that has been operating very successfully in Canada for a great many years, throughout the Great Lakes.

Mr. Forrestall: But not in the foreign trade. Now, just qualify that.

• 2050

Mr. Mahoney: Well, this is what I was going to go on to say: "but not necessarily in the foreign trade". Although . . .

Mr. Crouse: That is what I think I said: "In the foreign trade".

Mr. Mahoney: . . . a number of the companies that are involved in that trade are involved in coasting and are involved in international trade. So I think the record should be clear that there is a large Canadian merchant marine right now.

Mr. Forrestall: And well protected.

Mr. Mahoney: Well, I think I could leave the answer to that to some of the industry representatives.

The Chairman: Mr. Crouse has the floor at the moment.

Mr. Crouse: I was interested, Mr. Chairman, in learning from he departmental officials what their views are on where we should start—that was my question—on the development of a Canadian merchant marine, because, as you indicated a moment ago, this is the forerunner of other things to come. Without pre-judging what the government would do, perhaps you could give us some idea of what we can anticipate as a form of carrot-and-stick or incentive or what-have-you to get a truly Canadian merchant marine established.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Je vous dirai, monsieur, que, fondamentalement, ce projet de loi, établit un plan général de Code maritime. Plus tard, dans l'étude de cette loi, nous pourrons statuer sur des dispositions spécifiques portant sur un certain nombre de question. La question spécifique qui vous intéresse pourrait être comprise dans le texte de loi qui sera étudié à ce moment-là et discuté avec les parties intéressées. Toutefois, il m'est impossible de vous faire part de la politique gouvernementale actuelle à l'égard de cette question en particulier.

M. Crouse: Nous avons en quelque sorte une avant-première de ce qui se produira.

M. Mahoney: Ce projet de loi contient plusieurs dispositions réelles dont un bon exemple est celle qui porte sur le cabotage.

M. Crouse: Oui, monsieur le président, je suis en train de la regarder. Elle se trouve à la page 12, article 8. L'an dernier, nous avions, quelque 452 navires immatriculés à l'étranger. Cette question du 40 p. 100 de contenu canadien signifierait une flotte de quelque 175 ou 180 navires. Je crois que présentement nous n'avons que 3 navires de chargement sec au Canada. Comment envisagez-vous le développement d'une marine marchande canadienne qui tiendrait compte des dispositions réelles que vous trouvez ici à la page 12?

M. Mahoney: Permettez-moi de vous dire, monsieur, que vous avez tort d'affirmer qu'il n'y a que trois navires à chargement sec enregistrés au Canada. Il se trouve que la plupart des gens ne se rendent pas compte du fait qu'il existe une très, très grande flotte de navires canadiens, enregistrés au Canada, et exploités avec succès au Canada depuis bien des années, dans tous les Grands lacs.

M. Forrestall: Mais pas dans le commerce étranger. Vous devriez peut-être le préciser.

M. Mahoney: J'allais justement ajouter «mais pas nécessairement dans le commerce étranger». Toutefois . . .

M. Crouse: C'est bien ce que je pense avoir dit: «dans le commerce étranger».

M. Mahoney: . . . un certain nombre de sociétés faisant du commerce avec l'étranger s'occupent de cabotage et de commerce international. Je pense donc qu'il faut se rendre à l'évidence: il existe une importante marine marchande canadienne actuellement.

M. Forrestall: Et elle est bien protégée.

M. Mahoney: Je pense que les représentants de cette industrie sont mieux placés que moi pour vous répondre.

Le président: La parole est actuellement à M. Crouse.

M. Crouse: J'aimerais, monsieur le président, que les hauts fonctionnaires du ministère nous fassent part de leurs vues sur la manière de commencer, c'était justement ma question, à constituer une marine marchande canadienne; en effet, comme vous l'avez indiqué tantôt, c'est l'avant-garde d'autres progrès à accomplir. Sans anticiper ce que le gouvernement ferait, peut-être pourriez-vous nous indiquer ce qui nous attend en vue d'encourager ou de promouvoir, à l'aide de menaces ou de caresses, l'établissement d'une véritable marine marchande canadienne.

[*Text*]

Mr. Mahoney: I am afraid I would not be in a position to give any indication of that at the present time because all we can do in preparing this kind of legislation over a period of several years is to take existing government policy, or policy as it is developed, and work it into the process of developing this code.

The specific question that you asked is one where I do not think any policy has been enunciated, although perhaps the representative of the Ministry of Transport could give a better answer to you on that specific question.

Mr. Crouse: Coming back to page 12, Mr. Chairman, Clause 8.(1) reads:

> Except in accordance with a permit issued pursuant to section 10 or a licence issued pursuant to section 11, no ship other than a Canadian ship shall engage in the coasting trade of Canada.

Do you envisage that we have sufficient ships at the present time to carry the cargo that will be required to be carried under this regulation?

Mr. Mahoney: Yes, I think there is not too much question of that, sir, because the number of Commonwealth ships engaged in the coasting trade right now is really quite small.

Mr. Crouse: Well, finally, for this time round, Mr. Chairman, I would like to know why the decision was taken to establish the central office for the filing of documents relating to ships in the National Capital Region rather than in the areas affected, such as Halifax and, say, Vancouver—and perhaps my B.C. colleagues will correct me if there is a more suitable port. Being an East-Coaster, I was thinking that this should have been established somewhere in Atlantic Canada—and being a Nova Scotian, I would say in Halifax.

But here we have a decision taken, according to the bill, to locate it in the National Capital Region, which does not even tell me where it would be. It would be somewhere here in this area but I am not sure where; and I am a little confused as to why a decision of that nature would be taken. Why was it, sir?

Mr. Mahoney: I think as a purely practical matter—because the facilities, the electronic and computer facilities, that would have to be available to the registry, are available in Ottawa. They are available on a shared basis. If set up in any other part of the country, they would have to be devoted exclusively to a registry of shipping, which would be a very expensive proposition. That is the only pragmatic reason I can think of.

In the UK, for example, as you may know—and their system is not really unlike what we are considering here—their central registry is set up in Cardiff, outside of the centre; but here, I think the most economic way of doing it is to do it in Ottawa.

Mr. Crouse: Finally, Mr. Chairman, would it not be desirable to endeavour to decentralize? This has been a theme proposed by a number of Cabinet Ministers and I think in light of where the action is, would it not be desirable to try to decentralize?

[*Interpretation*]

M. Mahoney: Je regrette de ne rien pouvoir dire à ce sujet en ce moment; nous pouvons tout au plus, en préparant une loi de ce genre pendant plusieurs années, nous servir de la politique gouvernementale actuelle ou en voie d'élaboration et l'insérer dans le processus d'élaboration de ce code.

En ce qui concerne la question précise que vous avez posée, je ne pense pas qu'il y ait une politique quelconque qui ait été énoncée, bien que le représentant du ministère des Transports puisse peut-être mieux vous répondre à ce sujet.

M. Crouse: Monsieur le président, à la page 12, l'article 8 (1) se lit comme suit:

> Les navires autres que les navires canadiens ne peuvent faire du cabotage au Canada qu'en vertu d'un permis ou d'une licence délivrés respectivement en application des articles 10 et 11.

Pensez-vous que nous avons suffisamment de navires actuellement pour transporter les chargements qu'il faudra transporter aux termes de ce règlement?

M. Mahoney: Oui, j'en suis presque certain, monsieur, parce que le nombre de navires du Commonwealth s'occupant actuellement de cabotage est vraiment très réduit.

M. Crouse: Bon. En dernier lieu, pour ce tour-ci, monsieur le président, j'aimerais savoir pourquoi on a pris la décision d'établir le bureau central des inscriptions dans la région de la Capitale nationale plutôt que dans les régions touchées, à Halifax et Vancouver, par exemple; mes collègues de la Colombie-Britannique voudront bien me corriger s'ils pensent à un port plus adéquat. Comme je viens de la côte est, je pensais qu'il aurait fallu établir ce bureau dans les provinces de l'Atlantique et, comme je viens de Nouvelle-Écosse, j'aurais préféré Halifax.

Mais voilà que, d'après le bill, on a pris la décision de situer ce bureau dans la région de la Capitale nationale, ce qui n'indique même pas où au juste. Il serait quelque part ici, on ne sait trop où; et je ne vois vraiment pas pourquoi on a pris une décision de ce genre. Pourquoi donc, monsieur?

M. Mahoney: Je pense qu'il s'agit d'une décision purement pratique, parce que l'équipement électronique et informatique qui devrait être mis à la disposition du bureau d'enregistrement, est déjà disponible à Ottawa. Il est disponible dans la mesure où on acceptera d'en partager l'utilisation. Si on installe ce bureau n'importe où ailleurs au Canada, cet équipement lui sera réservé exclusivement, ce qui entraînerait de grosses dépenses. C'est la seule raison logique à laquelle je puisse penser.

Au Royaume-Uni par exemple, comme voue le savez peut-être—et leur système ressemble un peu à celui que nous envisageons—le bureau d'enregistrement se trouve à Cardiff, bien loin du centre; mais je pense qu'ici nous réaliserons le plus d'économies en l'établissant à Ottawa.

M. Crouse: Monsieur le président, ne croyez-vous pas souhaitable que nous fassions des efforts pour décentraliser? Un bon nombre de ministres du Cabinet ont fait cette proposition et je crois qu'à la lumière des événements, une telle décentralisation est désirable.

[*Texte*]

• 2055

Mr. Mahoney: I think the word "centralization" is causing more problems than it should in relation to this idea. It is desirable to centralize information, to have one data bank. It makes it easier for people anywhere in the country to go to that one system and retrieve the information, but I would point out again that we are retaining very much of a localized system by making it possible for people to use exactly the same facilities they have used for generations, the local office of Customs, and that does provide not only a flexible system, but a very local system.

Mr. Crouse: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Crouse.

Mr. Goodale.

Mr. Goodale: If I might add a word partially in response to the point you were making earlier and more particularly in response to Mr. Crouse's point about the development of a Canadian merchant marine, it is my understanding that substantial work is underway at the moment analysing that particular proposition and the framework of this legislation, as hon. members know, certainly allows for the future progression of this whole area of shipping law. Perhaps Mr. O'Neil might be in a position just to make a brief comment about where that work within the Department or between departments stands at the moment.

Mr. W. A. O'Neil (Deputy Administrator, Marine Administration, Marine Services, Department of Transport): Yes, Mr. Goodale. Mr. Chairman, there has been a committee established, an interdepartmental committee, led by the Administrator of the Marine Administration, working on this particular subject for some time now. It was the intention that they would put together some views and some possible ways that the present policy could be changed. It is hoped that some time early in the new year they would have something which would be available for further discussion.

Mr. Crouse: I thank the witnesses, Mr. Chairman, for that information. In reply, I can only say that it is somewhat unfortunate in a way that members of Parliament cannot have an opportunity to assess or examine the proposals that you people in the Department are considering and making to the ministry prior to their being put into law. I am thinking of another time and another administration when proposals were made, for example, to set up a Canadian coast guard, and at that time to my amazement, as one who has spent some time on the North Atlantic, the men in the Department of Transport proposed 65-foot ships as the nucleus of the Canadian coast guard. As I said, having experience in that area, I was aware that this would be simply a fair weather coast guard while what you really need is a foul weather coast guard because a 65-foot ship is incapable of providing any service whatsoever in the months of November, December, January, February, March or April in the North Atlantic. As a consequence, we ended up with inadequate ships due to recommendations made by departmental officials at that time in the Department of Transport.

[*Interprétation*]

M. Mahoney: Le mot centralisation semble soulever un grand nombre de problème en rapport avec cette question. Il est souhaitable de centraliser l'information pour avoir une seule banque de données. Il est ainsi plus facile pour tout le monde dans le pays de s'adresser à un seul système pour cueillir l'information. J'aimerais vous répéter que nous conservons un système local qui permet aux gens d'utiliser les moyens qu'ils ont connus depuis des générations, je veux dire le bureau local des douanes. Cette façon de procéder offre à la fois un système très souple et très local.

M. Crouse: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Crouse.

Monsieur Goodale.

M. Goodale: Avec votre permission, j'ajouterai quelques mots pour répondre aux points que vous avez soulevés plus tôt et plus spécifiquement pour répondre à M. Crouse qui s'interroge sur le développement d'une marine marchande canadienne. On me dit qu'il se fait présentement un travail important dans l'analyse de cette proposition spécifique et au moyen du présent projet de loi qui permet d'espérer un progrès dans tout le domaine du droit maritime. M. O'Neil pourrait peut-être faire un bref commentaire sur l'état actuel des travaux sur cette question tant dans le ministère qu'entre les ministères.

M. W. A. O'Neil (Sous-administrateur, Service maritime, Administration du transport maritime du Canada, ministère des Transports): Oui, monsieur Goodale. Monsieur le président, sous la présidence de l'administrateur de l'Administration du transport maritime du Canada, nous avons établi un comité interministériel qui étudie cette question depuis quelque temps déjà. Nous lui avons demandé de rassembler les opinions et d'envisager des façons possibles de changer la politique actuelle. Nous espérons qu'au début de la nouvelle année, il pourra nous soumettre des suggestions que nous pourrons discuter.

M. Crouse: Monsieur le président, je remercie les témoins pour tous ces renseignements. Je dirai seulement qu'il me semble malheureux en un sens que les députés n'aient pas la chance d'évaluer ou d'étudier les propositions que les fonctionnaires du ministère soumettent à leur ministre avant qu'elles ne soient converties en lois. Cela me rappelle un autre moment sous une autre administration, lorsque l'on a fait des propositions pour l'établissement de la garde-côtière du Canada. J'ai passé quelque temps dans l'Atlantique du Nord, qui me donne quelque expérience sur cette région. A ce moment-là, à ma grande surprise, les fonctionaires du ministère des Transports ont proposé que l'on utilise des navires de 65 pieds comme noyau de la garde-côtière du Canada. En raison de mon expérience, je savais pertinemment que ces navires de 65 pieds pourraient assurer un service lorsque la température était clémente. Ce dont nous avons réellement besoin c'est une garde-côtière pour les jours de tempête. Dans le Nord de l'Atlantique, un navire de 65 pieds est incapable de fournir quelque service que ce soit durant les moins de novembre, décembre, janvier, février, mars ou avril. Suite aux recommandations faites par les fonctionnaires du ministère des Transports, on a donné à la garde-côtière du Canada des navires inadéquats.

[*Text*]

I raise this tonight because, here again, we are informed that studies are being undertaken and proposals are going to be made, but members of Parliament who live in Atlantic Canada and on the West Coast do have a certain expertise in this field. It is my comment, Mr. Chairman, that it is unfortunate that we do not have an opportunity to examine these proposals that they are obviously making before they become drafted into law because I submit that there could be a lot of valuable input made if we had a chance to examine those proposals. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Davies.

Mr. McIsaac, on a point of order.

Mr. McIsaac: I was not at the recent steering committee meeting, but there was provision made, in our earlier consideration of hearings, for input from the Committee members here on these and other matters relative to new transportation policy. I am sure there is room in the context of the transportation policy studies for input from committee members such as the member who has just spoken. I am sure there will be an opportunity for any policy decisions with respect to merchant marine—there will be an opportunity before there is any law legislated in that respect. I think the members should be aware of that.

Mr. Crouse: How will we know about this?

• 2100

Mr. McIsaac: Well, it can certainly come back to and through the Committee and the steering committee as we look at a number of the policy areas that still have to be decided.

The Chairman: We are here to recommend to the House any recommendations the Committee might have. I had hoped we would take those recommendations seriously and recommend them if we found that they were valid.

I do not want to interrupt the Committee. It is most interesting, but we have been lacking a vice-chairman for some time. Now that we have a quorum, if the Committee is agreeable we might take a couple of minutes and go ahead with the election of a vice-chairman.

We have tried for several meetings and we have been a little short. Now that we have a quorum, if the Committee is agreeable, I could proceed for two minutes. We could elect a vice-chairman and continue with the questioning, which is most interesting. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Do I have any nominations?

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I would like to put forward the name of David Collenette, the Member from York East, who has been a regular member of this Committee since the session of Parliament opened and has made a substantial input and very constructive assessments of transportation policies, some favourable and some not so favourable, to the Government. I think he would make an excellent vice-chairman of the Transportation Committee.

The Chairman: We have Mr. Lumley nominating Mr. David Collenette. Do we have a seconder?

[*Interpretation*]

La raison pour laquelle je soulève ce point ce soir, c'est que l'on entreprend des études et que l'on fera des propositions sans consulter, semblerait-il, les députés qui viennent de la région de l'Atlantique ou de la côte ouest et qui ont tout de même une certaine connaissance dans ce domaine. Monsieur le président, je me permettrai de vous dire que je déplore que nous n'ayions pas l'occasion d'étudier ces propositions qu'ils sont en train de rédiger avant qu'elles ne deviennent lois. Je crois que nous pourrions apporter une participation très valable si nous avions la chance d'étudier ces propositions. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Davies.

Vous invoquez le Règlement, monsieur McIsaac.

M. McIsaac: J'étais absent à la dernière réunion du Comité directeur. Lors d'une de nos rencontres antérieures, nous avions décidé que les membres du Comité pourraient donner leur opinion sur ces questions portant sur la nouvelle politique de transport. Je suis sûr qu'il y a place dans les études de la politique des transports pour la participation des membres du Comité comme celui qui vient de se faire entendre; je suis persuadé que l'occasion se présentera au moment des décisions concernant la politique sur la marine marchande, c'est-à-dire que l'occasion se présentera avant que les projets ne deviennent lois. Je pense que les membres du Comité ne sont pas sans le savoir.

M. Crouse: Comment le saurons-nous?

M. McIsaac: Cela repassera certainement par le Comité et le comité de direction à mesure que nous examinerons les éléments qui constituent la politique et qui exigent encore une décision.

Le président: Nous sommes ici pour faire des recommandations à la Chambre et j'espère que nous prendrons ces recommandations au sérieux et que nous les ferons si elles s'avèrent valables.

Je ne veux pas interrompre la séance; elle se déroule de façon très intéressante, mais nous sommes sans vice-président depuis un certain temps. A présent que nous avons quorum, si le Comité le veut bien, nous pourrions consacrer quelques minutes à l'élection d'un vice-président.

Nous avons essayé de le faire pendant plusieurs séances mais nous n'étions pas en nombre. Puisque nous avons quorum, si tel est l'assentiment du Comité, je vais y consacrer deux minutes. Nous pourrions élire un vice-président et poursuivre l'interrogatoire fort intéressant. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Les mises en candidature sont ouvertes.

M. Lumley: Monsieur le président, j'aimerais proposer M. David Collenette, député de York-Est, qui a régulièrement assisté aux séances du Comité depuis l'ouverture de la session et qui a beaucoup contribué et de façon constructive à l'évaluation des politiques du transport, les unes favorables, les autres pas, du gouvernement. J'estime qu'il remplirait de façon excellente le rôle de vice-président du Comité des Transports.

Le président: M. Lumley propose M. David Collenette. Est-ce que cette nomination est appuyée?

[*Texte*]

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I will second Mr. David Collenette.

The Chairman: Mr. Maurice Harquail. Are there any other nominations? Then I declare Mr. David Collenette duly elected Vice-Chairman of this Committee.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Goodale: Is the salary still the same, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes. The salary is under discussion at the moment, Mr. Collenette. Hopefully it will remain the same. The next on my list is Mr. Côté.

M. Côté: Merci, monsieur le président. J'aimerais m'adresser à M. Mahoney. En considérant les objectifs du projet de loi qui sont d'une part, la sécurité en mer, et d'autre part, la protection du milieu naturel canadien, y a-t-il quelque chose de prévu pour tenter de donner un autre ton à notre Loi?

Au sujet du transport maritime, pourra-t-on s'en prendre à ceux, Canadiens ou étrangers, qui ne respectont pas les limites de vitesse dans nos eaux territoriales, et qui par le fait même, détruisent les berges de nos fleuves? Car il est très difficile de retrouver ceux qui causent ces dommages! Un capitaine de bateau, peut toujours dire qu'il ne dépassait pas la vitesse de 13 nœuds . . . Après une année de telle navigation, on se rend compte que les dommages ainsi causés aux berges sont plus importants que ceux causés par l'érosion naturelle. Les limites précisées dans cet accord entre le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports, à savoir, être à 2,000 pieds de la rive, ne sont pas respectées du tout, puisque l'on ne peut pas retrouver les coupables. Ces derniers étant en haute mer ou en pays étrangers! Je représente une région qui, sur une distance de 90 milles, longe le fleuve Saint-Laurent. Chaque année, il y a des dommages considérables qui sont causés, et même si les centres de protection de Montréal, Sorel et Trois-Rivières, qui protègent ma région, avertissent les bateaux, ceux-ci vont modérer au moment où ils passent devant ces villes, pour ensuite reprendre leur vitesse accélérée, toujours la nuit ou le soir assez tard. Est-ce que cela est prévu? Deuxièmement, des amendes sont imposées aux bateaux qui déversent des déchets et surtout de l'huile, du mazout dans le Saint-Laurent et qui détruisent ainsi l'écologie. L'écologie, c'est le troisième objectif du projet de loi. Il y a trois objectifs, le dernier c'est l'écologie. Or, les ministères de l'Environnement, fédéral et provincial, pour le Québec, sont parfois obligés de dépenser 15 ou 20 fois la valeur de l'amende qui a été imposée au bateau. J'ai eu connaissance d'un accident survenu sur le lac Saint-Pierre; une amende de $500 a été imposée et il en a coûté environ $40,000 au gouvernement canadien et au gouvernement provincial simplement pour essayer de récupérer les oiseaux aquatiques qui étaient pris dans ces marées d'huile-là. Alors est-ce que le projet de loi protège les propriétaires des berges et la faune maritime et aquatique qui est touchée par les désastres de la navigation?

Le président: Monsieur Mahoney.

• 2105

Mr. Mahoney: I think you must appreciate that this piece of legislation, as I said earlier, creates a framework for the over-all development of a Maritime Code. The enforcement provisions that are contained in Book I are considerably more precise than the similar provisions in

[*Interprétation*]

M. Harquail: Monsieur le président, j'appuie la nomination de M. David Collenette.

Le président: M. Maurice Harquail. Est-ce qu'il y a d'autres candidatures? Je déclare donc M. David Collenette dûment élu vice-président de notre Comité.

M. Collenette: Merci, monsieur le président.

M. Goodale: Est-ce que le traitement est toujours au même niveau, monsieur le président?

Le président: Oui. Le traitement est discuté en ce moment, monsieur Collenette; nous espérons qu'il restera le même. Le prochain nom inscrit sur ma liste est celui de M. Côté.

Mr. Côté: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Mahoney, in view of the objectives set in the bill, on the one hand, safety on the sea and, on the other hand, preservation of the natural Canadian environment, if anything is considered to improve legislation?

Can anything be done for the protection of the merchant marine against Canadians and foreigners who do not abide by the speed limits in our territotorial waters and cause havoc along the coast? It is very difficult to find those who cause those damages! The ship master can always say that he did not go beyond the speed limit of 13 knots . . . After a year of this kind of game, one realizes that damages are worse than those of natural erosion. The specified limit, according to this agreement, between the Department of Public Works and the Department of Transport, is 2,000 feet from the coast which is in no way respected because we can never trace the culprits. They are always away at sea or in foreign lands! I represent the region that borders on the St. Lawrence River for 90 miles. Every year there is considerable damage caused and even if the Montreal, Sorel and Trois-Rivières protection centres that protect my region warn the ships, they will only slow down when they pass in front of those towns and then proceed at speed, always in the evening or rather late at night. Is that provided for? Secondly, there are fines levied on the ships that dump waste and especially oil in the St. Lawrence and destroy the ecology. Ecology is the third aim of the bill. There are three objectives and the last one is ecology. The departments of environment, federal and provincial, for Quebec, must often spend 15 or 20 times the amount of the fine levied on the ship. I noticed an accident that happened on Lake St. Pierre; a fine of $500 was levied and it cost about $40,000 to the Canadian and provincial governments just to try to save the aquatic birds that were affected by the oil on the water. So, does the bill protect the owners of shoreline properties and the birds or other animals affected by shipping disasters?

The Chairman: Mr. Mahoney.

M. Mahoney: Comme je l'ai dit plus tôt, on ne doit pas oublier que ce bill crée un cadre général pour toute la question du Code maritime. Les dispositions qu'on trouve au Livre I sont beaucoup plus précises que celles qu'on trouve dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

[*Text*]

the Canada Shipping Act. The particular questions which the honourable member raised concerning protection of the environment are not in this piece of legislation; they will come into the Maritime Code at a later stage.

There are, as I am sure you know, many provisions in the Canada Shipping Act now, provisions which are continually being developed by amendment to that act from time to time, dealing with such matters as pollution and protection of the environment. Those provisions will be absorbed either as they now are or, after review in an amended way, into the Maritime Code in subsequent stages of legislation. But I think it is fair to say that this piece of legislation, as the general framework, does create a better atmosphere for the control of that sort of thing that has existed in the past.

Le président: Monsieur Côté.

M. Côté: Une autre question. D'abord, je vais attendre que l'atmosphère change. Tout à l'heure, un membre du Parti conservateur a soulevé la question de la centralisation au niveau de la mise en application des droits des garde-côtes. Est-ce que l'objectif du ministère est de continuer cette centralisation, d'arrêter ou de fermer les centres comme celui de Sorel, si je peux parler pour mon propre clocher, dont on transfère actuellement la gestion à Québec et Montréal? La région de Sorel et beaucoup d'autres régions comme le Bas du Fleuve, sont dans la même position, à cause de cette centralisation des demandes d'emploi, et de la réparation, des bateaux, que ce soit des garde-côtes ou même des bateaux étrangers. Tout cela est centralisé dans les grandes villes. Les centres comme Sorel, ou la région du Bas du Fleuve, se voient enlever des travaux qui créaient de l'emploi.

Est-ce la politique du ministère de centraliser le tout dans deux grands centres, Montréal et Québec?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Perhaps that is more a question for Mr. O'Neil.

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. O'Neil: Thank you, Mr. Chairman.

I am not completely sure that I understand the question correctly, but it would not be the intention of the Coast Guard to make any further major changes in the arrangements we have for operating, say, the Laurentian region.

As it may be recalled, about two years ago now we created the Laurentian region with headquarters in Quebec City with the intention of decentralizing some of the activities that had been carried on in Ottawa. With the decentralization to Quebec there also were some changes made respecting Sorel, Montreal, and the district base at Quebec City itself. Since then we have created two additional regions: one in Toronto, and the other in Newfoundland, so that we now have for the operation of the Canadian Coast Guard, five decentralized regional offices.

We are doing some additional work in the Arctic. At this particular time we do not see creating a region in the Arctic but we certainly do see bolstering the activities we have had there in the past, and this will complete the decentralized operation that we have.

However, if I understand the question correctly, this should have little influence on ship repairs or that sort of activity moving from a place like Sorel to one of the other areas on the St. Lawrence, because the service that generally would by the Coast Guard would be the same, regardless of whether or not we had a larger office at Sorel or a smaller one.

[*Interpretation*]

Les questions précises soulevées par l'honorable député concernant la protection de l'environnement ne sont pas touchées dans ce bill; on les trouvera dans le Code maritime un peu plus tard.

Comme vous le savez sans doute, il y a bien des dispositions dans la Loi sur la marine marchande du Canada qu'on modifie de temps à autre et qui traitent de sujets comme la pollution et la protection de l'environnement. Ces dispositions se retrouveront éventuellement, soit telles quelles, soit modifiées, dans le Code maritime. Cependant, je crois qu'il est juste de dire que ce bill, en fournissant un cadre général, crée un climat beaucoup plus favorable à ce genre de contrôle que ce qu'on a connu par le passé.

The Chairman: Mr. Côté.

Mr. Côté: Another question. First, I will wait until the atmosphere changes. A member of the Conservative Party raised the question of centralization concerning the enforcement of the rights of the coast guard. Does the Ministry intend to continue this centralization and close more centres like that at Sorel, if I can talk for my own parish, where management is being transferred to Quebec and Montreal? The Sorel region and many others further down the river are in this position because of this centralization and are losing jobs such as repairing boats whether they belong to our coast guard or whether they be foreign ships. All that is now being centralized in the big centres. Areas like Sorel or the area further down the river are losing more and more jobs.

Is it the policy of the Ministry to centralize everything is two main areas, Montreal and Quebec.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Peut-être M. O'Neil pourrait-il mieux répondre à cette question.

Le président: Monsieur O'Neil.

M. O'Neil: Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas sûr d'avoir très bien compris la question, mais ce n'est pas l'intention de la garde-côtière que d'apporter d'autres changements majeurs en ce qui concerne les activités dans, par exemple la région laurentienne.

Comme vous le savez, la région laurentienne a été créée il y a environ deux ans et on en a établi le siège à Québec pour décentraliser certaines des activités monopolisées par Ottawa. Cette décentralisation vers Québec s'est accompagnée de certains changements concernant Sorel, Montréal et même la base de district de la ville de Québec. Depuis lors, nous avons créé deux autres régions: une à Toronto et l'autre à Terre-Neuve, ce qui fait qu'à l'heure actuelle il y a cinq bureaux régionaux de la garde-côtière canadienne.

Nous faisons aussi un certain travail dans l'Arctique. Nous ne prévoyons pas créer une région arctique immédiatement, mais nous entendons certainement y augmenter nos activités et cela complétera le programme de décentralisation.

Cependant, si j'ai bien compris la question, cela ne devrait pas toucher la réparation de navires ni entraîner de déménagements de Sorel à un autre endroit sur le Saint-Laurent parce que le service de réparation de navires offert par la garde-côtière serait le même, que nous ayons ou non un bureau plus ou moins petit à Sorel.

[*Texte*]

M. Côté: Ce n'est pas tout à fait exact monsieur le président, je m'excuse mais . . . on a un brise-glaces entre Berthier et Sorel. Un autre est à Trois-Rivières pour surveiller les embâcles dans le lac Saint-Pierre. Plus bas il y en a un autre. Leur gros travail est de maintenir ouverte la voie maritime pendant l'hiver entre Québec et Montréal, ce qui se fait au niveau du lac Saint-Pierre.

Avec la centralisation, lorsque le ministère des Transports propose de l'emploi à Montréal ou à Québec pour aller travailler au lac Saint-Pierre, à la hauteur de Sorel, vous avez des gens qui arrivent de loin et se font payer leurs frais de logement, alors que les habitants de l'endroit ne peuvent même pas faire de demande d'emploi, étant trop loin des centres.

Je trouve qu'au niveau même de l'utilisation de la main-d'œuvre rien n'est rationnel. Il en coûte environ deux fois plus pour faire exécuter des travaux par contrats généraux signés à Montréal ou à Québec, que par semi-contrats ou sous-contrats pour des travaux bien particuliers ratifiés au fur et à mesure!

Sur le plan gestion administrative, je suis convaincu, preuves à l'appui, que cela coûte beaucoup plus cher ainsi au gouvernement canadien. Et je ne suis pas convaincu du tout de l'efficacité . . .

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. O'Neil: Thank you, Mr. Chairman. I do not know if there has been any material change in the location of the repair work that has been done respecting our vessels on the St. Lawrence because, generally speaking, the repairs are carried out on a contract basis which is usually arranged by the Department of Supply and Services with some assistance from the Ministry of Transport and there has been no major rearrangement of the deployment of the ice breakers over the past several years. They are essentially working in the same areas as they were before, but as you quite rightly stated, two years ago we did make a change in the level of status of the operation at Sorel. There was a change there and more concentration of the administration was made in Montreal principally because the bulk of the trade with whom we deal is in Montreal, which was the only reason for that. However, as far as the repairs themselves and that type of activity are concerned, there has little change been made in our method of operation over the past three to four years, to my knowledge.

Le président: Merci, monsieur Côté. Monsieur Harquail.

• 2115

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I wonder whether I might learn from the witnesses before this Committee this evening as to the present status of the Department in respect of enforcement with regard to the existing laws and the planning that is prepared to go in to enforcing this proposed new law.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: I can perhaps answer part of that question, Mr. Chairman. The enforcement provisions which are contained here have been enlarged somewhat, the idea being to enable enforcement to be carried out on as broad a base as possible, primarily on instructions from Ministry officials, if there is an offence, but to have the actual field enforcement on a very board base. How that will affect actual enforcement in the field is something that I think perhaps Mr. O'Neil or some other witness might be able to answer better than I.

[*Interprétation*]

Mr. Coté: I am sorry, Mr. Chairman, that is not quite correct. There is an icebreaker between Berthier and Sorel. There is another one in Trois Rivières for the ice jams on Lake Saint-Pierre. There is another one lower down. Their big job is to keep the seaway open during winter between Quebec and Montreal and this is done in and around Lake Saint-Pierre.

With centralization and when the Ministry of Transport offers jobs in Montreal or Quebec to go to work on Lake Saint Pierre near Sorel, you have people who come from far away whose lodging is paid for while the people living there cannot even apply for a job because they are too far from the main centres.

Nothing is rational in the way use is made of labour. It costs almost twice as much to have work done by general contracts signed in Montreal or Quebec, rather than having subcontracts for specific work signed as the need arises!

Administratively speaking, I am sure I even have proof that this kind of management is much more expensive for the Canadian government. I am not at all convinced of the efficiency . . .

Le président: Monsieur O'Neil.

M. O'Neil: Merci, monsieur le président. Je ne sais pas s'il y a eu des changements substantiels concernant l'endroit où sont réparés nos bateaux qui naviguent sur le Saint-Laurent parce qu'en général les réparations se font sur contrat et c'est habituellement le ministère des Approvisionnements et Services, aidé par le ministère des Transports, qui s'en occupe et il n'y a pas eu de changements importants concernant l'activité des brise-glace depuis quelques années. Ils sont utilisés dans les mêmes régions qu'avant mais, comme vous l'avez bien dit, nous avons modifié il y a deux ans le statut des opérations à Sorel. En outre, nous avons concentré encore plus l'administration à Montréal surtout parce que c'est là que se font la majorité de nos échanges commerciaux. Toutefois, en ce qui concerne les réparations mêmes et le genre d'activités, notre mode d'opération a très peu changé, à ma connaissance, ces trois ou quatre dernières années.

The Chairman: Thank you, Mr. Côté. Mr. Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je me demande si les témoins de ce soir ne pourraient pas nous dire ce qu'il en est au ministère de l'application des lois en vigueur ainsi que la planification de l'application de cette nouvelle loi.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Je peux peut-être répondre à une partie de la question, monsieur le président. Dans ce bill, les dispositions relatives à l'application ont quelque peu été élargies afin surtout qu'en cas d'infraction, on puisse intervenir sur simples directives des hauts fonctionnaires et de rendre ainsi le champ d'application le plus vaste possible. Jusqu'à quel point cela influera sur l'application même, M. O'Neil ou un autre pourrait sans doute mieux vous répondre.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Davies?

Mr. Mahoney: Or Mr. O'Neil.

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. O'Neil: Thank you, Mr. Chairman. This matter of enforcement is one which is giving us a great deal of concern and it is something, depending on precisely the nature of the matter we would be dealing with, as to how we would intend to cope with it. If I might perhaps quote an example, we have a great deal of difficulty in respect of the matter of policing pleasure craft. They are one of the major areas of concern we have and to this point in time the Coast Guard officers do not have the right to board a vessel. We are in the process right now of trying to change this so that we would give Coast Guard officers more powers in this regard because it seems rather strange that a master of a Coast Guard vessel would not have the authority of a peace officer and be able to take action under certain circumstances. If that is the area of enforcement that was concerning you, we are actively looking at that at the present time. In respect of the present situation and of course the new Bill specifically states that certified or commissioned officers of the Coast Guard have certain other powers.

Mr. Harquail: Yes. Mr. Chairman, I would like the officials also to maybe elaborate a little more in respect of sister ships.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. The sister ship arrest provisions are contained in Book 1, section 20 and they are designed specifically to enable Canada to ratify the international convention on the arrest of sea-going ships. It is, of course, a highly technical section and it will enable a claimant to proceed in an action *in rem* in the Admiralty Court against a sister ship owned by a shipowner or a sister ship owned by a charter. To that extent, it is an enlargement of the jurisdiction over what has been so in the past. It is not a provision which is really related very much to small craft, if that is the area the member was interested in, it is related more to civil actions against large commercial ships. Until now, in Canada at any rate, when an action *in rem* was commenced, it had to be against the offending ship itself. In future, under these provisions, one can bring that action not only against that ship but any other ship owned by the same owner. The section also applies to a charter by demise, that is, a long-term time charter, and there the provision would enable one to arrest another ship owned by that same time-charterer.

• 2120

Mr. Harquail: Will you be providing any service on any violations regarding any of the agreements we are developing with respect to fisheries?

Mr. Mahoney: I might say, if I may just go back for a moment, that in relation to BI-20, that sort of provision is related to a civil proceeding rather than to an offence against the Code, so that it would not apply specifically to the point you raised concerning fisheries protection. Perhaps I should add, in relation to that section, that we will be bringing forward an amendment which does somewhat restrict the section over the way it now reads. It has been broadened somewhat in discussions and it became a little too broad. It began to conflict with the international con-

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Davies?

M. Mahoney: Ou M. O'Neil.

Le président: Monsieur O'Neil.

M. O'Neil: Merci, monsieur le président. Cette question de l'application nous donne beaucoup de fil à retordre car elle dépend précisément de la nature de l'affaire et de la façon dont nous aurions l'intention de la régler. Permettez-moi de vous donner un exemple. Nous avons beaucoup de difficultés à contrôler les embarcations de plaisance. Ce secteur nous préoccupe énormément. Jusqu'à présent les gardes-côtes n'avaient pas le droit de monter à bord d'une embarcation. Nous sommes présentement en train de faire modifier le règlement qui accorderait alors de plus grands pouvoirs aux gardes-côtes. Il est en effet étrange que le capitaine d'un garde-côtes n'ai pas l'autorité d'un agent de la paix et ne puisse pas prendre certaines initiatives dans des circonstances données. Si c'est à ce domaine d'application que vous songiez, je peux vous dire que nous l'étudions attentivement en ce moment. Quant à la situation actuelle, le nouveau bill stipule expressément que les officiers titulaires d'un certificat ou bref de garde-côtes auront certains pouvoirs.

M. Harquail: Oui. Monsieur le président, j'aimerais que les hauts fonctionnaires développent un peu cette question des navires frères.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Les dispositions relatives à la saisie d'un navire frère à l'article BI-20. Elles ont été conçues dans le but exprès de permettre au Canada de ratifier la convention internationale sur la saisie de navires de mer. C'est un article hautement technique qui permettra à un demandeur d'intenter une action réelle devant la Cour d'Amirauté contre un navire frère appartenant à celui que la loi définit comme propriétaire ou affréteur. Dans cette mesure, c'est un élargissement de la compétence. Ce n'est pas une disposition qui concerne particulièrement les petites embarcations, si c'est là le secteur qui intéresse le député, elle traite plutôt des procédures civiles qui peuvent être intentées contre de gros navires commerciaux. Jusqu'à présent, du moins au Canada, lorsqu'une action réelle était intentée, elle devait l'être contre le navire impliqué lui-même. A l'avenir, grâce à cette disposition, on pourra intenter des procédures non seulement contre ce navire mais aussi contre tout autre navire appartenant au même propriétaire. L'article s'applique aussi aux affréteurs par cession, soit les affréteurs à long terme, et la disposition permettrait la saisie d'un autre navire appartenant à ce même affréteur.

M. Harquail: Allez-vous vous occuper des cas de violation des nouvelles ententes concernant les pêches?

M. Mahoney: Je dois dire que l'article BI-20 concerne plutôt des procédures civiles qu'une infraction au Code si bien qu'il ne s'appliquerait peut-être pas dans les cas auxquels vous songez, relativement à la protection des pêches. Nous présenterons probablement un amendement qui restreindra légèrement la portée de cet article. Au cours des discussions, on l'avait peut-être un peu trop étendu. Il est maintenant en conflit avec la convention internationale alors que notre intention était de le faire porter uniquement sur les cas d'affréteurs par cession. Par inadvertance,

[*Texte*]

vention where we had intended that it apply only in the cases of charter by demise. We have inadvertently allowed it to apply a bit further, and we will be proposing a slight technical amendment to the section for that purpose.

But on the question of fisheries, it seems to me that that is a more general enforcement problem for offences under the Code than for offences in respect of an act dealing with the fisheries. The only thing we have done here at this stage is to attempt to redefine the jurisdiction which Canada has over a foreign ship in Canadian territorial waters, including the fishing zone. That is primarily for offences under this Code rather than offences with respect to fisheries matters specifically.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, on page 13, Clause 8(5), why is this in the bill and why was it necessary to give the Governor in Council such wide powers exempting or modifying the coasting trade definition?

Mr. Mahoney: These provisions carry on to a certain degree an existing situation in Part XV of the Canada Shipping Act where the intercoastal trade is subject to exemption. The purpose here was really to do the same thing but to give the power to specify more explicitly the type of trade or even the class of ships that would be exempt from that. As a practical matter, at present there are no Canadian ships in that trade although at one time there were. The object of this really, is to carry on an existing situation, but to bring it under control so that in future, if there are Canadian ships capable of handling that trade, then it could be controlled.

Mr. Huntington: Would it not be wise, Mr. Chairman, to have an amendment that restricts those wide powers to that intent?

• 2125

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: I am afraid I do not quite follow the question because the intent of that section is to give fairly wide discretion. For example, rather than just saying in a blanket way that all trade between the east coast and the west coast is exempted from the coasting trade provisions, if, in a particular trade the necessity develops for the incursion of foreign ships, it can be handled. At the same time, if Canadian ships become available for that purpose, it can be handled in that way. It is really a flexible section.

Mr. Huntington: And it needs wide powers of that nature to keep in that flexibility. I gather you consider that desirable.

Mr. Mahoney: Oh, yes, indeed.

Mr. Huntington: I am wondering, Mr. Chairman, if I just might have a question concerning the mechanics of licensed vessels becoming registered vessels. I ask this because probably on the west coast we have more vessels, pleasure craft, in that category, than any other part of Canada. Is it the intention to mail out the proper forms to owners of vessels that are presently licensed but will now be registered?

[*Interprétation*]

nous l'avons laissé aller un peu plus loin et c'est pourquoi nous proposerons une modification technique.

Quant aux pêches, il me semble que le problème d'application est beaucoup plus grand pour des infractions au Code que pour des infractions à une loi traitant des pêches. Le but premier de cette loi est de tenter de redéfinir l'autorité du Canada sur les navires étrangers qui naviguent dans ses eaux territoriales, y compris dans sa zone de pêche. On traite donc des infractions au Code mais pas du non-respect des règlements de pêche.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

Pourquoi trouve-t-on l'article 8(5) de la page 13 dans le bill et pourquoi est-il nécessaire d'accorder au gouverneur en conseil un pouvoir aussi grand que celui de créer des exceptions ou de modifier la définition du cabotage?

M. Mahoney: Ces dispositions font suite dans une certaine mesure à la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada selon laquelle le cabotage peut faire exception. Cet article a donc le même but et précise mieux le type de cabotage et même la catégorie de navires qui pourraient faire exception. Il n'y a pas de navires canadiens qui fassent présentement le commerce bien qu'il y en ait eu; l'objectif est de faire durer une situation tout en la contrôlant afin que dans l'avenir, si des navires canadiens entreprennent le commerce, celui-ci sera régi.

M. Huntington: Ne serait-il pas judicieux, monsieur le président, de proposer un amendement de nature à restreindre ces pouvoirs très étendus à cette intention?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Je crains de ne pas avoir très bien saisi le sens de la question, car l'intention de cet article est de laisser beaucoup de latitude. Ainsi, plutôt que de dire de façon très générale que tout transport maritime entre le littoral de l'est et le littoral de l'ouest est exempté des dispositions concernant le cabotage, si dans un secteur particulier du transport l'incursion de navires étrangers l'exige, la situation peut être maîtrisée. De même, si les navires canadiens servent à cette fin, le cas peut également être réglé ainsi. C'est un article qui se prête à toutes les situations.

M. Huntington: Et ces pouvoirs très étendus sont nécessaires pour assurer cette flexibilité. Vous semblez croire que c'est souhaitable.

M. Mahoney: Oh, oui, certainement.

M. Huntington: Je me demande, monsieur le président, si je ne pourrais pas poser une question concernant le mécanisme selon lequel les navires détenteurs d'une licence sont de ce fait immatriculés. Je le demande car sur la côte ouest nous avons probablement plus de bateaux de plaisance de cette catégorie que n'importe où ailleurs au Canada. Est-ce que les formules appropriées doivent être adressées par la poste aux propriétaires d'embarcation qui détiennent présentement une licence mais ne sont pas immatriculés?

[*Text*]

Mr. Mahoney: Mechanically, the forms would be made available. This can easily be done by making them available through post offices and all government offices. There will have to be an advertising program so that people become aware that they can and should make that application. The way the legislation is drafted, it is possible for this to be done in stages; that is, not all the presently licensed vessels may be required to be registered right away. It may be done by classes of licensed vessels, for example, by size or even by horsepower if necessary, because no one knows exactly how many licensed vessels there are in Canada. The licensing system has been so vague there is really very little record available in any central area to tell how many licensed vessels there are. It is known there are a great number of them, perhaps well over a million and it will be necessary to stage this over a period of time, otherwise the registry would be flooded with applications. It will be done by a staged program, by publication, so that people are aware of what registry means and how they should go about it, making the forms available to them. We will be doing it over a period of time.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Mahoney a question about the philosophy behind this Bill. Many people in the water transport industry have said for years that the government is giving very little recognition, or is slow to give full recognition, to the water transport industry, particularly supporting their competition with international shipping. Perhaps the first break in this was the change with shipping on the Great Lakes; restriction to foreign vessels on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway which occurred six or seven years ago, if I am not mistaken.

Mr. Mahoney: Yes.

Mr. Lumley: Is the philosophy behind the changes in this Bill pretty much the same as it was when there was restriction on the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes?

• 2130

Mr. Mahoney: If you mean in respect of only the coasting trade provisions, then I think the answer to that is yes, clearly, this is an expansion of that previous restriction, an expansion really to cover the whole country, but I think there is more to your question than that and I think there is more to this piece of legislation than that as well.

I come back to what I said earlier that the purpose of this Bill really is to create a framework for legislation that can develop over a period of years and we are hopeful there will be more dialogue with the industry than perhaps has been the case in the past so that when we arrive at some of the more specific provisions it can result in closer development of the industry with government.

Mr. Lumley: As I recall, it was a tradition of open competition as it pertained to internal waters is now being extended to coastal waters.

[*Interpretation*]

M. Mahoney: Les formules seront distribuées dans les bureaux de postes et dans les bureaux du gouvernment. Ce sera annoncé afin que les gens sachent qu'ils doivent faire cette demande. Est-ce possible, conformément au texte actuel de la loi de procéder par étapes, c'est-à-dire que dans l'immédiat toutes les embarcations actuellement titulaires d'une licence n'auront pas à demander l'immatriculation? Est-ce que cela ne pourrait pas se faire par catégories d'embarcations titulaires d'une licence, selon la dimension ou même la puissance, car personne ne sait combien de propriétaires d'embarcation détiennent une licence au Canada? Le régime des licences a été si lâche que les archives sont presque inexistantes et ne permettent pas de savoir combien d'embarcations détiennent une licence. Nous savons que le nombre est considérable, peut-être beaucoup plus d'un million, et il sera nécessaire de procéder par étapes, sans quoi le bureau d'enregistrement sera inondé de demandes. Nous allons procéder par étapes, l'annoncer, afin que les gens sachent ce que signifie l'immatriculation et de quelle façon il faut s'y prendre, et nous distribuerons des formules. Nous allons y consacrer un certain temps.

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Huntington.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Mahoney quels sont les principes qui inspirent ce projet de loi. Nombre de personnes engagées dans le transport maritime par eau disent depuis des années que le gouvernement reconnaît très peu, ou tarde à reconnaître comme il se doit, au transport maritime, et plus particulièrement à donner son appui à la marine marchande malgré la concurrence internationale. La première éclaircie a peut-être été le changement apporté à la navigation sur les Grands lacs, les restrictions imposées aux navires étrangers naviguant sur les Grands lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, il y a six à sept ans.

M. Mahoney: Oui.

M. Lumley: Est-ce que les concepts qui ont provoqué la modification de ce projet de loi sont les mêmes que lorsque les restrictions ont été imposées à la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands lacs?

M. Mahoney: Si vous parlez seulement des dispositions concernant le cabotage, je répondrai oui, c'est-à-dire que cela constitue nettement un surcroît de restrictions qui s'étendent à tout le pays, mais je pense que votre question de même que ce projet de loi vont plus loin.

Je reviens à ce que j'ai déjà dit concernant l'intention de ce bill qui est de créer un cadre législatif qui pourrait s'étendre au cours des années, et nous espérons intensifier le dialogue avec ce secteur afin que les dispositions pouvant s'appliquer éventuellement opèrent un rapprochement avec le gouvernement.

M. Lumley: Il me semble bien me souvenir que la concurrence était libre par tradition et que maintenant les mesures qui s'appliquent aux eaux intérieures ont été étendues aux eaux du littoral.

[*Texte*]

Mr. Mahoney: I would think that would be the effect, yes.

Mr. Lumley: This is really a forerunner then in sort of determining a national policy for shipping or, let us say, more interest in the shipping industry from a government standpoint than has been demonstrated in the past.

Mr. Mahoney: I think that is certainly reflected in the coasting trade provisions, yes.

Mr. Lumley: Mr. Davies, I think it was, or was it Mr. O'Neil who made mention in respect of the coast guard in terms of implementing some of the clauses of this Bill. I am concerned in respect of the possibility of duplication between the various departments of the government with marine transportation, coast guard, DND, RCMP, the Environment, MOT, and the implementation of some of the provisions of this Bill. Would this be the sole responsibility of the coast guard?

Mr. Mahoney: I think perhaps Mr. O'Neil should answer this.

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. O'Neil: I think, Mr. Chairman, basically it would be correct to say that the responsibility for the Maritime Code Act would rest with the Minister of Transport and with the Ministry of Transport. Of course, the Canadian coast guard is a part of the Ministry of Transport and the majority of the provisions would be directly administered by the Canadian coast guard. It is almost the same as the situation we have now in respect of the Canada Shipping Act where the majority of the provisions of the Canada Shipping Act are controlled and enforced by the Canadian coast guard.

Mr. Lumley: In your opinion is there some tightening up that is necessary in respect of any possible duplication of enforcement of laws of this nature in respect of various departments?

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. O'Neil: Thank you, Mr. Chairman. I would not think that would be a problem. There are provisions in the enforcement section for certain police authorities to take action in certain matters as may be required and for others, in fact the customs people, where they deal specifically with one of the matters under consideration, but I would not envisage any serious problem in respect of duplication, no.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I have just one further question of Mr. Mahoney. It sort of relates to the question Mr. Forrestall asked initially in respect of the same conditions in the Arctic as pertain now in the Great Lakes, the St. Lawrence River and coastal areas regarding the further tightening up of restrictions in this area. I did not quite understand the answer that Mr. Mahoney gave Mr. Forrestall.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. In that earlier answer I tried to point out that there are two important commercial elements in the Arctic, the international trade and the coasting trade. The coasting trade in the Arctic is largely Canadian right now and will almost certainly continue in that way. The international trade is mostly foreign. There is no attempt here to control that international trade in any way. It is treated in exactly the same way as the international trade to any other Canadian port.

[*Interprétation*]

M. Mahoney: Je pense que c'est le résultat, oui.

M. Lumley: C'est donc l'indice d'une politique nationale du transport maritime ou, mieux, un plus grand intérêt porté au secteur maritime de la part du gouvernement.

M. Mahoney: Je pense que cela est vraiment explicite dans les dispositions régissant le cabotage.

M. Lumley: M. Davies, ou M. O'Neil, a mentionné certains articles de ce projet de loi s'appliquant à la garde-côtière. Je redoute le double emploi entre les divers ministères du gouvernement responsables des transports maritimes, de la garde-côtière, du MDN, de la GRC, de l'Environnement, du NDT, et l'application de certaines dispositions de ce projet de loi. Est-ce que la garde-côtière en sera entièrement responsable?

M. Mahoney: Je pense que M. O'Neil devrait répondre.

Le président: Monsieur O'Neil.

M. O'Neil: Monsieur le président, on pourrait peut-être dire que, essentiellement, la responsabilité de l'application de la loi du code maritime incombera au ministre des Transports et sera de la compétence du ministère des Transports. La garde-côtière canadienne relève du ministère des Transports et la plupart des dispositions seraient directement appliquées par la garde-côtière canadienne. La situation est semblable à celle qui existe présentement, où la plupart des dispositions de la Loi sur la marine marchande canadienne sont administrées et appliquées par la garde-côtière canadienne.

M. Lumley: A votre avis, y a-t-il des restrictions qui s'imposent en vue d'éviter le double emploi éventuel dans l'application des lois de cette nature intéressant divers ministères?

Le président: Monsieur O'Neil.

M. O'Neil: Merci, monsieur le président. Je ne crois pas que cela présente des difficiltés. Des dispositions prévoient au besoin l'intervention de la police dans l'application de certaines mesures et, dans d'autres cas, celle des agents de la douane dont le rôle est de régler certains cas particuliers; mais je n'entrevois aucune difficulté sérieuse résultant du double emploi.

M. Lumley: Monsieur le président, je n'ai qu'une autre question à poser à M. Mahoney. Elle se rapporte d'une certaine façon à la question posée par M. Forrestall, qui voulait savoir si les conditions qui règnent dans l'Arctique sont les mêmes que présentement sur les Grands lacs, le fleuve Saint-Laurent, et le long du littoral pour ce qui est d'avoir resserré les restrictions. Je n'ai pas très bien compris la réponse que M. Mahoney a donnée à M. Forrestall.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Dans ma réponse antérieure, j'ai essayé de faire comprendre qu'il y avait deux éléments commerciaux important à considérer dans l'Arctique: le commerce international et le cabotage. Le cabotage dans l'Arctique est surtout pratiqué par des Canadiens à l'heure actuelle et cela va certainement continuer. Le commerce international est en grande partie étranger. On ne tente aucunement de le contrôler de quelque façon que ce soit. On le traite exactement de la même façon que le commerce étranger dans tout autre port canadien.

[*Text*]

• 2135

There are special problems in dealing with the Arctic, both from a practical point of view and from the point of view of drafting legislation, because, perhaps, the most important thing in the Arctic is protection of the environment, and that is dealt with in the Arctic Waters Pollution Prevention Act now. In the tradition that has developed in the very short time since the Arctic Waters Pollution Prevention Act was enacted, the Arctic has always been dealt with as a separate issue. It is now coming closer to absorption, one might say, into the Maritime Code. Amemdments that are being proposed to the Canada Shipping Act will bring the pollution law with respect to the Arctic closer to that applicable in the rest of Canada. Eventually, that will come through to the Maritime Code as well, but not at this stage.

Mr. Lumley: So, fundamentally with respect to the differentiation you are making between the coastal trade and international trade, that is pretty well similar to what is on the Great Lakes now, and on the Seaway?

Mr. Mahoney: Yes, that is right.

Mr. Lumley: One last question, Mr. Chairman. We really have not had much of a discussion with respect to the development of a merchant marine. I guess we must, almost of necessity, have the Minister here for that sort of discussion because some of the clauses in this bill will have a great deal of effect on any future development of a merchant marine in Canada. Will the Minister be appearing before the Committee before we finalize discussion of the bill?

The Chairman: This I cannot say. We possibly could have the Minister here for one meeting. I might ask Mr. Goodale whether he wishes to comment on that. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: On that particular point, Mr. Chairman, and before I answer Mr. Lumley directly, I wonder if it is the general intention of the Committee that this Thursday, as well as hearing from our witnesses, we proceed with the clause-by-clause work on the bill. I understand there may be a number of proposals coming forward from Mr. Forrestall and there are several from the department, and I would like to have some indication from the Committee as to whether it thinks we could dispose of the legislation this Thursday as well as hearing from the witnesses—and if not, when would we propose to deal with the clause-by-clause study?

The Chairman: Mr. Goodale, this was the general agreement, I think, within the subcommittee, but there is no sense going into that at the moment. I think we should just simply answer the question. If the Minister could be available, and if it is the general opinion of the committee that he come, they could come back to me and I could then contact you, his Parliamentary Secretary, to see if it is necessary for him to be here on this particular subject; and if not, we will certainly have many other opportunities to have him before us to discuss this very, very important question at length.

I have one last questioner, Monsieur Loiselle, député de Chambly.

[*Interpretation*]

Des problèmes spéciaux se posent lorsqu'il est question de l'Arctique, du point de vue pratique, et du point de vue des lois, peut-être parce que l'aspect le plus important de l'Arctique est la protection de l'environnement, ce dont traite actuellement la Loi sur la prévention de la pollution des eaux de l'Arctique. Depuis l'adoption récente de cette loi on a pris l'habitude de traiter séparément la question de l'Arctique. Cette loi est sur le point d'être intégrée au code maritime. Les amendements proposés à la Loi sur la machine marchande du Canada rapprocheront la Loi sur la pollution relative à l'Arctique de celle qui s'applique dans le reste du Canada. Finalement, elle sera incorporée dans le code maritime, mais pas maintenant.

M. Lumley: Ainsi, en principe, les différences que vous faites entre le commerce côtier et le commerce étranger est assez semblable à ce qui existe à l'heure actuelle sur les Grands Lacs et sur la voie maritime?

M. Mahoney: Oui, c'est exact.

M. Lumley: Une dernière question, monsieur le président. Nous n'avons pas tellement discuté la question du développement d'une marine marchande. Je crois qu'il serait nécessaire d'inviter le ministre à participer à ces discussions puisque certains des articles de ce bill auront des répercussions considérables sur l'expansion future d'une marine marchande au Canada. Est-ce que le ministre comparaîtra devant le Comité avant la fin de nos disucussions sur ce bill?

Le président: Je l'ignore. Il est possible que le ministre comparaisse lors d'une réunion. Je pourrais demander à M. Goodale s'il désire faire des observations à ce sujet.

M. Goodale: A cet égard, monsieur le président, et avant de répondre directement à M. Lumley, je me demande si le Comité a l'intention, jeudi prochain, non seulement d'entendre nos témoins, mais de poursuivre l'étude du bill, article par article. Je crois comprendre que M. Forrestall ainsi que le ministère ont l'intention de présenter de nombreuses propositions, et j'aimerais savoir si le Comité est d'avis que nous pourrons terminer l'étude de la Loi jeudi prochain, et entendre les témoins—et dans la négative, quand allons-nous étudier le bill, article par article?

Le président: Monsieur Goodale, le sous-comité était d'accord à cet égard mais ce n'est pas le moment d'en discuter. Il serait préférable de répondre à la question. Si le ministre est disponible, et si le Comité est généralement d'avis que le ministre devrait comparaître, je pourrai entrer en contact avec vous, son secrétaire parlementaire. Dans la négative, nous aurons certainement de nombreuses autres occasions de l'inviter afin de discuter de façon approfondie cette très importante question.

Il y a un dernier nom sur ma liste. Mr. Loiselle, Member for Chambly.

[*Texte*]

M. Loiselle (Chambly): Merci, monsieur le président. Je confesse mon ignorance de toutes les technicalités de cette loi mais on a mentionné souvent que cette loi allait peut-être établir une nouvelle structure pour développer tout le cadre juridique dans lequel on veut développer la marine marchande au Canada. Peut-être ma question serait-elle plus opportune au moment où le ministre serait présent, mais peut-être l'adjoint parlementaire du ministre pourrait-il lui faire part de ma question. Est-ce que le ministère des Transports s'est penché sur les effets qu'aurait l'implantation dans le golfe Saint-Laurent d'un port en eau profonde, des conséquences que cela pourrait avoir pour faciliter le développement d'une marine marchande intérieure au Canada, ou du moins l'accroissement de celle que l'on possède déjà, compte tenu évidemment d'une vocation accrue d'un tel port, qu'il soit situé à Gros-Cacouna ou qu'il soit situé quelque part dans les Maritimes. Est-ce qu'il y a des gens de votre ministère qui ont fait des projections sur les conséquences de l'implantation d'un tel port dans l'est du pays?

Le président: Monsieur Mahoney.

Mr. Mahoney: I think that question is directed more to Mr. Goodale than me.

The Chairman: Mr. Goodale.

• 2140

Mr. Goodale: Mr. Chairman, just to deal with the question briefly, I think I would begin by repeating, in a sense, your general preamble to it, that this legislation is not so much the vehicle which provides for the development of a merchant marine in Canada or a more developed one than we have, rather it provides the framework for the development of laws that would cover the situation further down the road.

As Mr. O'Neil mentioned earlier, there is at work now an interdepartmental study group that is examining the potential for the future expansion of a Canadian merchant marine. That work is going forward as I believe Mr. Crouse suggested earlier in his exchange with Dr. McIsaac. It might be useful at some stage down the road for members of Parliament to have the opportunity to have input into the policy-making process. I think the vehicle possibly is at hand in the process that this Committee started some months ago in dealing with the various policy papers that were presented to it.

I think the question you have raised is one that is substantially further down the road, but I would stand to be corrected on that matter by Mr. O'Neil, who may want to add something further to what I said.

Le président: Monsieur Loiselle, est-ce que cela vous satisfait, et a-t-on répondu à votre question?

M. Loiselle (Chambly): Ma dernière question s'adresse à vous monsieur le président. Je suis tout à fait d'accord, le Comité devra se pencher dans les mois à venir sur la politique des transports, et ceci touche quelque peu, la Marine marchande au Canada. Mais étant donné que la question du port en eau profonde dans l'Est du pays est une question épineuse qui devrait être réglée dans les mois à venir, et que de toute façon, cela peut changer la politique générale du gouvernement en matière de transport, je vois ceci comme une question à part.

[*Interprétation*]

Mr. Loiselle (Chambly): Thank you, Mr. Chairman. I confess my ignorance of all the technicalities of this act but it was often mentioned that this act might set a new structure to develop the whole legal framework within which we want to develop the merchant marine in Canada. Maybe I should ash my question when the Minister will appear before us, but maybe his parliamentary assistant can let him in on my question. Has the Transport Minister examined the effects that a deepwater harbour would have in the St. Lawrence gulf, the consequences that that could have to facilitate the development of a merchant marine inside of Canada, or at least the expansion of the one we already have, taking into account an increased demand for such a port, whether it be located in Gros-Cacouna or elsewhere in the Maritimes? Have officials of your Department predict the consequences of the installation of such a port in the eastern part of the country?

The Chairman: Mr. Mahoney.

M. Mahoney: Je crois que cette question s'adresse davantage à M. Goodale qu'à moi.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, j'en reviens à votre préambule général pour redire que cette loi ne vise pas à développer la marine marchande au Canadaa ou nous en donner une qui soit plus forte qu'elle ne l'est maintenant, mais elle vise plutôt à nous donner un cadre pour que nous puissions élaborer des lois qui pourront améliorer la situation à l'avenir.

Comme M. O'Neil l'a dit plus tôt, il y a actuellement un groupe d'étude interministériel qui se penche sur le potentiel d'expansion d'une marine marchande canadienne. Le travail progresse comme l'ont souligné M. Crousse et McIsaac. Il serait peut-être bon que les députés aient l'occasion d'influencer quelque peu les décisions qui pourront se prendre. Je crois d'ailleurs que nous en aurons peut-être le moyen grâce aux travaux que le Comité a entamés il y a déjà quelques mois en étudiant les différentes politiques qui nous ont été présentées.

Je crois que la question que vous venez de soulever trouvera sa réponse dans l'avenir, mais il se pourrait que M. O'Neil ait quelque chose à ajouter à ce que je viens de dire pour corriger quelque peu mes énoncés.

The Chairman: Mr. Loiselle, does that satisfy you and was your question answered?

Mr. Loiselle (Chambly): My last question is for you, Mr. Chairman. I quite agree that the Committee in the coming months, examine transportation policy and this touch upon the area of the Canadian merchant marine. But, as the question of a deep water port in the East of the country is a rather delicate question that should be solved in months to come and that, anyway, it could change the government general policy in the transportation area, I believe that it is rather a different question.

[*Text*]

Ne pourrait-on pas prévoir une ou deux réunions, au moins une, au cours de laquelle le ministre et les officiers du ministère des Transports pourraient nous présenter ce dossier qui fait actuellement l'objet de négociations entre le gouvernement de la province et le gouvernement fédéral?

Le président: C'est une très bonne question, monsieur Loiselle. D'après ce que je sais, l'an prochain, avec la nouvelle politique en matière de transport, nous aurons l'occasion d'en discuter, et nous vous inviterons certainement à assister à nos délibérations. Le ministre sera alors ici, et je sais qu'il se fera un plaisir de répondre à vos questions dans la mesure du possible.

M. Loiselle (Chambly): Merci.

Le président: Merci, monsieur Loiselle.

I believe Mr. Forrestall has a couple of short questions before we adjourn.

Mr. Forrestall: Just one or two and they are points of clarification. My long-standing concern about attaching ourselves to one of these measures that drift by us from time to time with respect to the North, has only to do with the extractive industries, and Canadians would be damned—and I will be damned if I would be part of damning Canadians—to give away, to any willy-nilly cartel somewhere around the world, the right to remove our oil and minerals from the North.

We have had two opportunities in the last five or six years to do something about this and we have not done it yet. I see no indication in either these books or any books that are about to come a better opportunity and it is just now that you have moved with respect to the coastal trade. The simplest thing in the world to do would be add—not in your judgment, but in my humble lay judgment—another clause, closing the Arctic with respect to our extractive resources. We have a pollution act that I think is a fairly good one—I do not what we are policing.

The things that concern me, Mr. Chairman, are: how in hell are the Americans going to get oil off Prudhoe slope for ever and a day without using to some degree Canadian waters?

• 2145

Who is going to control that? If we think we are going to control it, we are wrong. We can make noises and everything about our laws, but if the Americans want to move oil through there, they are going to move oil through there. I say, let us do it in a way that remains under our control—the iron ore, other minerals, oil and Panarctic. There is suggestion with respect to the *Manhattan*. It is an excellent idea, but once it is out, let us make a Candian ship out of it and put Canadian crews on it.

I am not talking about any interference. We have no right to interfere with free commerce and free trade, not only concerning the North, but with the Port of Halifax, the Port of Vancouver, Toronto, Montreal, Quebec, Trois-Rivières. These ports could not exist without free commerce from the nations of the world. I am not talking about that; I am talking about things that are Canadian. I do not care where we move them. If they are Canadian, let us move them on Canadian ships. Let us establish this. Where it is not possible to do it, when there is a very

[*Interpretation*]

Might we not have one or two meetings and at least one with the Minister and the officials of the Ministry of Transport where we could perhaps examine the subject that is now being negotiated between the provincial and federal governments?

The Chairman: That is a good question, Mr. Loiselle. According to what I know, next year with the new transportation policy, we will have the opportunity to discuss this and we will certainly invite you to our discussions. The Minister will then be here and I know that he will be pleased to answer your questions as specifically as possible at that moment.

Mr. Loiselle (Chambly): Thank you,

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle.

Je crois que M. Forrestall a quelques courtes questions à poser avant que nous n'ajournions.

M. Forrestall: Juste une ou deux et il s'agit tout simplement d'éclaircir certaines choses. Je me suis toujours penché sur les questions qui concernent le Nord et qui nous arrivent de temps à autre, mais ce qui me préoccupe surtout ce sont les industries d'extraction et les Canadiens seraient bien fous, et que je sois maudit si je n'essaie pas d'empêcher les Canadiens de commettre une folie, seraient bien fous, dis-je, de vendre, pour un plat de lentilles, leurs richesses pétrolières et minérales du Nord à un vague cartel étranger.

Nous avons eu l'occasion de faire quelque chose à ce propos pendant les cinq ou six dernières années et nous ne l'avons pas encore fait. Rien ne me permet de croire qu'une meilleure occasion s'offrira jamais à nous et ce n'est que maintenant que vous décidez de bouger et de faire quelque chose en matière de marine côtière. La chose la plus simple à faire, à mon avis et non pas d'après votre avis d'expert, mais à mon humble avis, serait d'ajouter un autre article pour fermer les portes de l'Arctique en ce qui concerne l'extraction de nos ressources. Je crois que notre loi sur la pollution est plutôt bonne mais je ne vois pas ce que nous essayons de faire respecter.

Voici ce qui m'inquiète, monsieur le président: comment diable les Américains vont-ils réussir à puiser, ad vita aeternam, du pétrole à Prudhoe sans se servir des eaux canadiennes?

Qui va contrôler cela? Il est faux de croire que nous allons contrôler cela. Nous pouvons invoquer nos lois, etc, mais si les Américains veulent transporter du pétrole par là, ils le feront. Nous devrions être en mesure de contrôler le minerai de fer, d'autres minerais, le pétrole et Panarctic. Il y a eu une proposition en ce qui concerne le *Manhattan*. C'est une excellente idée, mais lorsqu'il sera en service, faisons-en un navire canadien et plaçons-y des équipages canadiens.

Je ne parle pas d'intervention. Nous n'avons pas le droit d'intervenir dans le libre échange, non seulement pour ce qui est du Nord, mais aussi pour ce qui est des ports d'Halifax, de Vancouver, de Toronto, de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières. Ces ports n'existeraient pas sans le libre échange entre les pays du monde. Je ne parle pas de cela, je parle des choses qui sont canadiennes. Je ne me soucie pas de l'itinéraire de ces marchandises. Si elles sont canadiennes, qu'elles soient transportées sur des navires canadiens. Établissons ce principe. Lorsque c'est impos-

[*Texte*]

obvious reason, then let us move into the areas of accommodation with other countries and other flag ships.

It seemed to me this was the ideal opportunity to serve notice, this was our clear intention to reserve the right for Canadians to involve themselves in this commerce. We keep evading and avoiding it. We slide around and say we cannot do that. The Minister says we cannot close the Arctic, we cannot close the ports. Of course, I am not talking about that; I am talking about the things over which we do have control, things that we put in place, that is, legislation. Then, simply, we have given the Governor in Council all sorts of leeway here, with the rubber stamping of applications for exemption. I am not opposed to that, at this time. All of these things have to come into place, but let us put the legislation on the books. Then we can consider the exemptions until such time as we get the place to do it.

I want to come back specifically to another area, that if possible, Mr. Chairman. We might move as an amendment, but it would be useful at this time to have a quick opinion from the Department of Justice—not necessarily a legal or technical argument. If I were a lawyer, I could probably put this to you more clearly and quicker, however the Act now provides for the definition of two types of ships, a Canadian ship and a non-Canadian ship. If I remerber correctly, under the old Act we had three definitions of a ship. Is the Act, Mr. Chairman, clear enough in its description to avoid the necessity of counsel having to appear before the Federal Court for rulings on these definitions?

I wish I could quickly pull a situation out of the air. The best point is: it is the only act which lists the United Kingdom or Commonwealth countries as foreign countries, although we share the same Queen. We have always described them in another manner and I think for very good purposes. Are we in any danger, or does the section of definitions effectively remove the necessity of counsel going to the Federal Court for an interpretation of a Commonwealth ship? It would seem to me that it would have been pretty straightforward and pretty simple had we defined, "a foreign state", or defined "foreign". We have not done this. I wonder just how satisfied you are with the different definitions, without the necessity with reference to the courts from time to time?

The Chairman: Mr. Mahoney.

• 2150

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. The point is a very good one. There is one minor technical amendment we will be proposing which, I think, will tighten the situation up. You are quite right in saying that this is the first Canadian piece of legislation which does draw attention to the difference between, for example, a Canadian ship and a British ship. Until this legislation is in force, Canadian ships really are British ships because they are British registered.

Some slight amendment is necessary to ensure that the definitions are a little more precise, and we will be proposing that. We will not, however, be proposing to define the United Kingdom or other Commonwealth countries as foreign countries because we do not think this is the appropriate legislation for that purpose. We can make an appropriate change to ensure that a foreign-registered ship is any ship registered out of Canada. That amendment we do propose to make, and I think that will satisfy the problem which I agree, does exist.

[*Interprétation*]

sible, lorsqu'il y a une raison évidente, alors transportons-les sous contrat avec d'autres pays et sur des navires étrangers.

Il me semblait que c'était l'occasion idéale pour indiquer que nous avions l'intention de réserver le droit des Canadiens à participer à ce commerce. Nous ne cessons d'éviter de le faire. Nous contournons l'obstacle et disons que nous ne pouvons pas faire ceci ou cela. Le ministre dit que nous ne pouvons fermer l'Arctique, nous ne pouvons fermer les ports. Bien entendu je ne parle pas de cela, je parle des choses sur lesquelles nous pouvons exercer notre contrôle, des choses que nous établissons comme des lois. Nous avons tout simplement donné au gouverneur en conseil le droit d'accorder des exemptions, le droit d'accepter des demandes d'exemption. Je n'y suis pas opposé pour l'instant. Toutes ces choses doivent s'arranger, mais rédigeons la loi. Ensuite nous pourrons envisager des exemptions.

Je voudrais revenir de façon plus précise à un autre domaine, si c'est possible, monsieur le président. Nous pourrions présenter un amendement, mais il serait utile de consulter le ministère de la Justice, pas nécessairement du point de vue juridique ou technique. Si j'étais avocat, je pourrais probablement m'exprimer plus clairement et plus rapidement. Cependant, la loi fournit la définition de deux genres de navires, canadien et non canadien. En vertu de l'ancienne loi, il y avait trois définitions d'un navire, si mes souvenirs sont exacts. Monsieur le président, les définitions de la loi sont-elles assez claires pour éviter qu'un conseiller soit tenu de comparaître devant la Cour fédérale lorsqu'elle prendra une décision quant à ces définitions?

J'aimerais pouvoir citer rapidement un exemple. C'est la seule loi qui stipule que le Royaume-Uni ou les pays du Commonwealth sont des pays étrangers bien que nous ayons la même reine. Nous avons toujours décrit ces pays d'une autre manière et pour de très bonnes raisons, je crois. Grâce aux définitions de cette loi, la Cour fédérale n'aura-t-elle vraiment pas besoin d'un conseiller pour interpréter la signification d'un navire du Commonwealth? Il me semble qu'il aurait été beaucoup plus simple de définir «état étranger» ou «étranger». Nous ne l'avons pas fait. Je me demande seulement si vous êtes vraiment satisfait des différentes définitions, pour ce qui est de leur interprétation devant les tribunaux?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. C'est une très bonne observation. Nous proposerons un petit amendement technique qui, à mon avis, résoudra le problème. Il est vrai que c'est la première loi canadienne qui établit une différence entre, par exemple, un navire canadien et un navire britannique. Jusqu'à l'entrée en vigueur de cette loi, les navires canadiens sont en réalité britanniques parce qu'ils sont immatriculés en Grande-Bretagne.

Un petit amendement est nécessaire pour assurer des définitions précises, et nous en proposerons un. Cependant, nous ne proposerons pas de définir le Royaume Uni ou d'autres pays du Commonwealth comme des pays étrangers parce que nous ne croyons pas que c'est la loi appropriée pour le faire. Nous pouvons apporter une modification pour être sûr que «navire immatriculé» à l'étranger signifie tout navire immatriculé à l'extérieur du Canada. Nous avons l'intention d'apporter cet amendement et je crois que cela réglera le problème qui existe, j'en conviens.

[*Text*]

Perhaps I should make one more comment about the first question you raised, and that is a point of clarification to ensure that it is fully understood that when the coasting trade is dealt with in this piece of legislation, that the coasting trade of the Arctic is included. It is not excluded in any way. I am not sure from the discussion that has gone on tonight whether or not that point was clear but it should be made clear.

Mr. Forrestall: It is not clear at all with respect to foreign trade. What I was talking about was making sure that none of the extractive resources went out in other than a Canadian ship, and the act is not clear on that at all.

Mr. Mahoney: Yes, but that is not a question of coasting trade; that is a question of international trade, and this act does not pretend to deal with that at this time.

Mr. Forrestall: I tried to be careful, Mr. Chairman, not to say that, not to use or import into what I was trying to say any suggestion on what direction it might be going, or its final destination. I am just saying that if it is Canadian oil, let us haul it in Canadian ships.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Murta.

Mr. Murta: Before the Committee meeting adjourns, I would like to bring up a subject that I have mentioned two or three times before. We talked about it in the steering committee, and that is the question of having Air Canada before us after the New Year. I understand that the Committee itself would have to make some kind of recommendation to get Air Canada in on an annual report. Although realizing full well that we will be having legislation coming in that would deal with Air Canada's role in the aviation industry, I think it would be advantageous if we could work out an agreeable time with Air Canada and the Committee to meet when we come back after Christmas. We should have Air Canada before us on their annual report so that we can have a broad-ranging discussion with the airline before we get into specific legislation. I am not sure how we would do it as a Committee, whether by a recommendation or can the Committee itself decide that we will have Air Canada?

Mr. Chairman, could you, in turn, get in touch with the airline to find out what dates would be acceptable to them, possibly middle or late January, depending on when we come back? I would like to have your opinion on it. By that time, perhaps the new officers will have been appointed and they can meet the Committee and then we can have a look at the airline itself before we deal with the specific aspects of the legislation.

The Chairman: Well, it was generally agreed, Mr. Murta, at the last subcommittee meeting we had, that most of the members were extremely interested in having Air Canada here either on the Estey report or on their annual report. At the request of the Committee I have forwarded a letter to the Minister requesting what type of reference and how soon we will receive it. I expect to receive a reply to that letter very shortly, I hope this week, a reply which I will be able to provide to the Committee to that very question. It seems to be a very burning question. The letters have been sent out, there has been that and other requests, and hopefully by the end of the week or before we adjourn for the Christmas recess I will have the answers to these questions.

[*Interpretation*]

Je devrais peut-être faire une abservation au sujet de la première question que vous avez soulevée, et j'apporte cette précision pour qu'on comprenne très bien que lorsqu'on parle du cabotage dans cette loi, on inclut le cabotage dans l'Arctique. Il n'est pas du tout exclu. D'après la discussion qui a eu lieu ici ce soir, je ne suis pas certain qu'on comprenne bien ce point, et il devra être précisé.

M. Forrestall: Il n'est pas clair du tout pour ce qui est du commerce étranger. Je disais qu'on devrait s'assurer qu'aucun des produits d'extraction ne soit transporté sur un navire autre que canadien, et la loi n'est pas du tout claire à cet égard.

M. Mahoney: Oui, mais il ne s'agit pas de cabotage; il s'agit de commerce international et nous ne prétendons pas traiter de cet aspect dans la loi pour l'instant.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai pris soin de dire que je ne faisais aucune proposition quant à l'itinéraire ou à la destination finale. Je dis tout simplement que s'il s'agit du pétrole canadien, il faut le transporter sur les navires canadiens.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Murta.

M. Murta: Avant que le Comité n'ajourne, j'aimerais passer à un sujet que j'ai mentionné deux ou trois fois auparavant. Nous en avons parlé au cours des réunions du comité de direction à savoir la comparution d'Air Canada après le nouvel an. Je crois que le Comité lui-même devrait faire une recommandation pour que Air Canada comparaisse au sujet de son rapport annuel. Bien que je sache très bien qu'une loi ayant trait au rôle d'Air Canada dans l'industrie de l'aviation sera présentée, je crois que nous aurions avantage à fixer une date à laquelle Air Canada et le Comité pourraient se rencontrer après le congé de Noël. Air Canada devrait comparaître devant nous au sujet de son rapport annuel afin que nous puissions discuter de questions générales avec cette société d'aviation avant qu'une loi précise ne soit présentée. Je ne sais pas comment nous pouvons le faire en tant que comité, faut-il faire une recommandation ou le Comité peut-il lui-même décider qu'Air Canada comparaîtra?

Monsieur le président, pourriez-vous entrer en communication avec cette société pour voir quelle date lui conviendrait, peut-être au milieu ou à la fin de janvier, selon notre date de retour? J'aimerais connaître votre opinion là-dessus. A ce moment-là, on aura peut-être nommé de nouveaux directeurs et ils pourront rencontrer les membres du Comité et nous pourrons ainsi les interroger avant de traiter des aspects précis de la loi.

Le président: Monsieur Murta, au cours de la dernière réunion du sous-comité, la plupart des membres ont dit être extrêmement intéressés à ce que Air Canada comparaisse, soit au sujet du rapport Estey ou au sujet de leur rapport annuel. A la demande du Comité, j'ai envoyé une lettre au Ministre pour demander quelles seront nos attributions et quand nous les connaîtrons. Je m'attends à recevoir une réponse à cette lettre très bientôt, cette semaine j'espère, et je pourrai alors répondre à votre question. Cette question est brûlante. On a envoyé les lettres, on nous a fait cette demande ainsi que d'autres, et j'espère que d'ici la fin de la semaine ou du moins avant l'ajournement des travaux pour les vacances de Noël, j'aurai les réponses à ces questions.

[*Texte*]

• 2155

In regard to Mr. Forrestall, he has posed some very interesting questions, and on Thursday, December 11, 1975, as I mentioned earlier, the witnesses will be the Brotherhood of Railway, Transport and General Workers, the Seafarers' International Union, the Dominion Marine Association and the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association, and they will be most interested in the comments that Mr. Forrestall made. I think most of them will hopefully be answered at that time.

I would like to thank Mr. Mahoney and all the officials who appeared with us this evening, as well as the Parliamentary Secretary, Mr. Ralph Goodale, and all the Committee members.

This Committee is adjourned until Thursday, December 11, at 9:30 a.m.

[*Interprétation*]

Quant à M. Forrestall, il a posé des questions très intéressantes, et le jeudi 11 décembre 1975, comme je l'ai dit plus tôt, nous recevrons des témoins de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des Transports et autres ouvriers, du Syndicat international des marins canadiens, de la Dominion Marine Association et de la Canadian Shipbuilding and Ship repairing Association, et ils s'intéresseront tous aux observations de M. Forrestall. Je crois que l'on aura répondu à la plupart de ses questions d'ici là.

J'aimerais remercier M. Maloney et tous les fonctionnaires qui ont comparu ce soir, ainsi que le secrétaire parlementaire, M. Ralph Goodale, et tous les membres du Comité.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 11 décembre, à 9 h 30.

CA1 XC 27
-T82
Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 30

Thursday, December 11, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 30

Le jeudi 11 décembre 1975

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-61, Maritime Code Act

CONCERNANT:

Bill C-61, Loi sur le Code maritime

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
JAN 16 1976
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

29598—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Cadieu
Côté
Douglas (*Bruce-Grey*)
Ellis
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Huntington
Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
Masniuk
McCain
McIsaac
Murta
Watson

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Richard Rumas
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, December 11, 1975:

Mr. Fleming replaced Mr. Loiselle (*Chambly*);
Mr. McCain replaced Mr. Hnatyshyn.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le jeudi 11 décembre 1975:

M. Fleming remplace M. Loiselle (*Chambly*);
M. McCain remplace M. Hnatyshyn.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 11, 1975
(31)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Côté, Douglas (*Bruce-Grey*), Ellis, Forrestall, Fleming, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, Murta and Watson.

Witnesses: From the Seafarers' International Union of Canada: Mr. R. Gralewicz, President and Mr. J. Nuss, Counsel. *From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:* Mr. D. Nicholson, National Vice-President and Mr. L. K. Abbott, Atlantic Region, Vice-President. *From the Dominion Marine Association:* Admiral R. W. Timbrell, President and Mr. P. R. Hurcomb, General Counsel. *From the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association:* Admiral H. A. Porter, Executive Director.

The Committee resumed consideration of Bill C-61, An Act to provide a maritime Code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact other consequential or related provisions (*Maritime Code Act*).

On Clause 2,

Mr. Gralewicz made a statement and with Mr. Nuss, answered questions.

Mr. Nicholson made a statement and with Mr. Abbott, answered questions.

Mr. Hurcomb made a statement and with Admiral Timbrell, answered questions.

Admiral Porter made a statement and answered questions.

At 12:36 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Friday, December 12, 1975.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 DÉCEMBRE 1975
(31)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 9 h 43 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Côté, Douglas (*Bruce-Grey*), Ellis, Forrestall, Fleming, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, Murta et Watson.

Témoins: Du Syndicat international des marins canadiens: M. R. Gralewicz, président et M. J. Nuss, conseiller. *De la fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:* M. D. Nicholson, vice-président national et M. L. K. Abbott, Région de l'Atlantique, vice-président. *De la Dominion Marine Association:* L'amiral R. W. Timbrell, président et M. P. R. Hurcomb, conseiller général. *De la Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association:* L'amiral H. A. Porter, directeur exécutif.

Le Comité reprend l'étude du bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes (*Loi sur le Code maritime*).

Article 2,

M. Gralewicz fait une déclaration et répond aux questions ainsi que M. Nuss.

M. Nicholson fait une déclaration et répond aux questions ainsi que M. Abbott.

M. Hurcomb fait une déclaration et répond aux questions ainsi que l'amiral Timbrell.

L'amiral Porter fait une déclaration et répond aux questions.

A 12 h 36, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 12 décembre 1975, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, December 11, 1975

• 0940

[*Text*]

The Chairman: Order, please. We have the necessary number of members this morning to begin our meeting. We will have two sets of witnesses this morning, The Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers and then The Seafarers' International Union of Canada. Our meeting will continue from 9:30 a.m. to 12:30 p.m., so we will have to limit questions and answers to about 35 minutes per witness. We also will have The Dominion Marine Association from 11 a.m. to 12:30 p.m. as well as The Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Assocation.

I would ask the witnesses from The Seafarers' International Union if they would like to come up here.

I have to my immediate right, Mr. Roman Gralewicz, the President and next to him Mr. J. Nuss, who is the counsel for the Union.

Mr. Gralewicz, do you have a short statement you would like to make before we proceed?

Mr. R. Gralewicz (President, The Seafarers' International Union of Canada): I would like to read into the record our brief, Mr. Chairman, if that is all right with you, as an opener. I am sure everybody has had a chance to look at it, but I am not too sure that everyone has had a chance to read it.

The Chairman: I think it will be possible. Go right ahead, sir.

Mr. Gralewicz: Thank you.

The representation in respect of Bill C-61 submitted by The Seafarers' International Union of Canada.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am sorry; on a point of order.

The Chairman: Mr. Ellis on a point of order.

Mr. Ellis: I can hear the witness well, but there is nothing coming through these speakers in English.

The Chairman: We will have it checked out for you, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Would you, please? I am sorry.

The Chairman: Anyway, shall we proceed?

Mr. Ellis: Yes, we can hear until we get it fixed.

The Chairman: Okay, Mr. Gralewicz.

Mr. Gralewicz: Thank you.

The Seafarers' International Union of Canada is a Canadian Union of unlicensed seamen whose membership numbers approximately 7,200. It represents the vast majority of unlicensed seamen working aboard ships operated in Canada, and has entered into approximately 35 collective agreements.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 11 décembre 1975

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre messieurs. Nous avons suffisamment de députés ici pour débuter la séance. Nous allons recevoir deux séries de témoins ce matin: la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers et les Syndicat international des marins canadiens. Notre séance durera de 9 h 30 à midi trente. Par conséquent, nous devrons limiter les questions et réponses à quelque 35 minutes par témoin. Nous recevrons aussi à partir de 11 heures la *Dominion Marine Association* et l'Association des chantiers maritimes canadiens.

Je vais demander aux témoins du Syndicat international des marins canadiens de bien vouloir s'avancer.

Immédiatement à ma droite, je vous présente M. Roman Gralewicz, président; et, à côté de lui, M. J. Nuss, avocat du Syndicat.

Monsieur Gralewicz, avez-vous une courte déclaration à présenter?

M. R. Gralewicz (président, Syndicat international des marins canadiens): J'aimerais lire tout le mémoire afin de le consigner au compte rendu, si vous l'acceptez, monsieur le président. Je suis sûr que vous l'avez tous consulté, mais je ne sais si vous avez eu la possibilité de le lire.

Le président: Allez-y donc.

M. Gralewicz: Merci.

Il s'agit ici du mémoire que présente le Syndicat international des marins canadiens concernant le Bill C-61.

M. Ellis: Monsieur le président, je m'excuse, mais j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Ellis, vous avez la parole.

M. Ellis: J'entends bien le témoin, mais du côté anglais, le son ne vient pas par les écouteurs.

Le président: Nous allons vérifier, monsieur Ellis.

M. Ellis: S'il vous plaît? Je m'excuse.

Le président: De toute façon, est-ce que nous continuons?

M. Ellis: Oui, on peut entendre le témoin jusqu'à ce qu'on ait réparé le système.

Le président: D'accord, monsieur Gralevicz.

M. Gralevicz: Merci.

Le Syndicat international des marins est un syndicat canadien de marins non brevetés, regroupant en viron 7,200 membres. Il représente la vaste majorité des marins non brevetés travaillant à bord de navires utilisés au Canada, et il a conclu environ 35 conventions collectives.

[*Texte*]

The Maritime Code is of great importance to the members of the Union, as it directly affects their livelihood, welfare and prospects for the future.

The Union welcomes the provisions in the Code which would restrict the coasting trade to Canadian vessels. It is, however, concerned that the wording of some clauses is ambiguous or leaves loopholes which would thwart the benefits which the proposed legislation is intended to provide:

1) "Foreign" should be defined to include the United Kingdom and countries of the Commonwealth.

It is apparent that one of the purposes of the Bill is to designate only two categories of ships, Canadian and non-Canadian. Until now there were three categories, Canadian, British and Foreign. The British ships had certain privileges, particularly with regard to the coasting trade which a foreign ship did not have. In our view, it is important that the Clause of the Bill setting out the definitions clearly reflects the principle that there are only two categories and no distinctions are to be made amongst nonCanadian ships.

• 0945

The definitions in Clause 3 of "Canadian registered ships" and "Canadian ships" are clear.

However, the nonCanadian ship has been designated by the use of the word "foreign". That word is also used referring to countries other than Canada. We suggest that great care be taken to ensure that the definitions cover the United Kingdom and the countries of the Commonwealth. The United Kingdom and the countries of the Commonwealth in the Canadian constitutional context, as we understand it on the advice of Counsel, are not foreign states.

Since the Canadian citizen is a British subject, like the Australian or the native of the United Kingdom, they do not regard each other as foreigners or aliens. This distinction has been respected in legislation. In the Canadian Broadcasting Act, R.S.C. (1952), Chapter 32, Section 9, we see the following:

> "The Corporation shall not seek any concession, right or privilege from, or enter into any negotiations or arrangements with any *British or foreign* government with respect thereto, without having first obtained the consent in writing of the Minister. 1936, c. 24, s. 9."

The word "foreign" is found in the following definitions in the bill:

> "Foreign built ship" means a ship built outside Canada.

This definition would obviously include the United Kingdom and the Commonwealth countries.

> "Foreign registered ship" means a ship registered or otherwise documented in accordance with the law of a foreign state.

[*Interprétation*]

Le Code maritime revêt une grande importance aux yeux des membres du syndicat, car il touche directement leur mode de vie, leur bien-être et leurs perspectives d'avenir.

Le syndicat accueille favorablement les dispositions du Code, qui restreindraient le cabotage aux navires canadiens. Il craint, toutefois, que le libellé de certains articles soit ambigu ou laisse la porte ouverte à des interprétations qui élimineraient les aspects positifs du projet de loi.

1) Le mot «étranger» devrait être défini de façon à inclure le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth

Il est évident qu'un des buts du bill est de ne désigner que deux catégories de navires: les canadiens et les non canadiens. Jusqu'à maintenant, il y en avait trois: les navires canadiens, britanniques et étrangers. Le navire britannique jouissait de certains privilèges, plus particulièrement en ce qui a trait au cabotage, contrairement à un navire étranger. Il importe, à notre avis, que l'article des définitions du bill reflète clairement le principe selon lequel il n'y a que deux catégories et qu'aucune distinction ne doit être faite entre les navires non canadiens.

Les définitions de l'article 3 des expressions «navire immatriculé sous pavillon canadien» et «navire canadien» sont claires.

Le navire non canadien, toutefois, a été désigné par le mot «étranger». Celui-ci est également utilisé parfois pour parler de pays autres que le Canada. Nous estimons qu'il faudrait veiller très attentivement à ce que les définitions à cet égard comprennent le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth. D'après ce que nous a appris un conseiller juridique, le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth, dans le contexte constitutionnel canadien, ne sont pas des états étrangers.

Le citoyen canadien est sujet britannique au même titre qu'un Australien ou qu'une personne originaire du Royaume-Uni; ils ne sont donc pas considérés les uns par rapport aux autres comme étrangers. La distinction a été respectée dans certaines lois. Dans la Loi canadienne sur la radiodiffusion, S.R. (1952), chapitre 32, nous lisons ce qui suit: Article 9:

> «La Société ne doit rechercher aucune concession, droit ou privilège d'un gouvernement *britannique ou étranger* ni conclure, à ce sujet, des négociations ou arrangements avec l'un ou l'autre des gouvernements susdits, sans avoir obtenu au préalable le consentement par écrit du Ministre. 1936, C.24, s.9»

On trouve le mot «étranger» dans les définitions suivantes du Bill:

> *a*) « «Navire construit à l'étranger» désigne celui qui n'a pas été contruit au Canada.»

Cette définition comprendrait de toute évidence le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth.

> *b*) « «Navire immatriculé à l'étranger» désigne un navire qui est immatriculé ou autrement inscrit en conformité des lois d'un état étranger.»

[*Text*]

This definition, in our view, is incomplete because the United Kingdom, Australia, Singapore, and so on, are not foreign states. We see the words "foreign state" in various clauses of the bill, some of which are: BI-28, BII-43, BII-44, BII-45, and BII-46. It is obvious that the legislative provisions should apply to the United Kingdom and the Commonwealth countries. To remedy the situation, we suggest that separate definitions be set out for the words "foreign state" and "foreign" as follows: "Foreign state" means any country other than Canada and includes the United Kingdom and countries which are members of the Commonwealth of Nations. "Foreign" means other than Canadian and includes the United Kingdom and the countries which are members of the Commonwealth of Nations.

Unless the United Kingdom and the Commonwealth countries are, in some way, brought into the definition of "foreign", they are more or less left in a state of limbo because they are neither Canadian nor foreign. In the Bill:

> "foreign ship" means a ship owned by a person not qualified to own a Canadian ship, but does not include a Canadian ship so long as that ship remains registered under the Maritime Code.

We do not think this definition is complete because it does not envisage a Canadian owner of a foreign ship. Such a person would be qualified to own a Canadian ship, yet if he owned a ship of a jurisdiction other than Canada, that ship would not come within the definition as set out.

Furthermore, BII-19(2)(d) of the Bill allows non-Canadians to register small craft if they are: usually moored and operated in Canada. A small craft is a Canadian ship. At the very least, the definition of "foreign ship" would refer to a person qualified to own a Canadian registered vessel and thus eliminate the special provisions regarding small craft.

Second, cruises in Canada, even if they include St. Pierre and Miquelon or U.S. ports, should be explicitly reserved for Canadian ships.

The Coasting Trade of Canada is defined in Clause 8(3). In recent years, foreign cruise ships have increasingly been operating in Canada. On the West Coast, this has resulted in the replacement of vessels manned by Canadians. In the East, Danish and U.S.S.R. flag ships are operating St. Lawrence River cruises. They leave Montreal and sail to Quebec, Bagotville, Percé, with a perfunctory stop at St. Pierre and Miquelon. The passengers disembark to sightsee at the various ports. We have contended that there are violations in the present laws regarding the coasting trade and have taken the matter to court. However, the issues have not been resolved. We suggest that vessels which take passengers on cruises from a port or place in Canada to a port or a place in Canada come explicitly within the definitions of the coasting trade, even if they go to St. Pierre and Miquelon or a port in Alaska. This would be achieved by modifying the closing sentence of Clause 8(3)(a) of the bill so that it reads as follows:

[*Interpretation*]

Cette définition, à notre avis, est incomplète, car le Royaume-Uni, l'Australie, Singapore, etc., ne sont pas des états étrangers. Nous voyons les mots «pays étranger» dans différents articles du bill (par exemple B I-28, B II-43, 44, 45 et 46). Il est évident que les dispositions de la Loi doivent s'appliquer au Royaume-Uni et aux pays du Commonwealth. Pour remédier à cette situation, nous suggérons que des définitions distinctes soient établies pour les mots «pays étranger» et «étranger»: « «pays étranger» signifie tout pays autre que le Canada et comprend le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth des nations.» « «étranger» signifie autre que canadien et comprend le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth des nations.»

A moins que, de quelque manière, le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth ne fassent partie de la définition d'«étranger», ils sont plus ou moins laissés pour compte parce qu'ils ne sont ni canadiens ni étrangers.

> «navire étranger» signifie un navire qui appartient à une personne remplissant les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien, mais ne comprend pas un navire canadien tant que ce dernier demeure immatriculé en vertu du Code maritime.»

Nous ne croyons pas que cette définition est complète parce qu'elle ne prévoit pas qu'un navire étranger puisse appartenir à un Canadien. Cette personne remplirait les conditions requises pour être propriétaire d'un navire canadien, cependant, si elle possède un navire autre que canadien, ce dernier n'entrerait pas dans la définition comme elle est établie actuellement.

De plus, l'article B 11-19(2)d) du bill permet à des non canadiens d'immatriculer de petites embarcations si elles sont généralement amarrées et exploitées au Canada. Une petite embarcation est un navire canadien. Poussée à l'extrême, la définition de «navire étranger» s'appliquerait à une personne qui remplirait les conditions requises pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien et éliminerait ainsi la disposition spéciale concernant les petites embarcations.

En deuxième lieu, les croisières au Canada, même si elles comprennent Saint-Pierre et Miquelon ou les ports Américains, doivent être explicitement réservées aux navires canadiens.

Le cabotage au Canada est défini à l'article 8(3). Au cours des dernières années, les navires étrangers de croisière ont de plus en plus augmenté au Canada. Sur la côte ouest, cela a entraîné le remplacement des navires à équipage canadien. A l'est, des navires battant pavillons danois et russes font des croisières sur le Saint-Laurent. Ils partent de Montréal, se rendent à Québec, Bagotville, Percé et arrêtent par formalité à Saint-Pierre et Miquelon. Des passagers débarquent pour visiter les différents ports. Nous avons affirmé que cette pratique viole les lois actuelles concernant le cabotage et nous avons porté cette affaire en Cour. Toutefois, la question n'a pas encore été résolue. Nous suggérons que les navires qui prennent des passagers à leur bord pour des croisières d'un port (ou un endroit) au Canada à un autre port (ou endroit) au Canada répondent explicitement à la définition du cabotage, même s'ils s'arrêtent à Saint-Pierre et Miquelon ou à un port en Alaska. Pour ce faire, il faut modifier la dernière phrase de l'article 8 (3) du bill, pour qu'il se lise ainsi:

[*Texte*]

• 0950

Whether directly or by way of a foreign port or place, and when carrying passengers, whether or not the passengers leave the ship at a port or place in Canada, and if the passengers leave the ship at a port or place in Canada, whether they do so definitively or merely for a temporary period.

The importance of the cruise industry in Canada and the tremendous expansion of foreign flag vessels in this sector, to the detriment of the Canadian maritime industry, is a matter of great concern, and the Maritime Code should, in the most explicit language, restrict to Canadian ships cruises whose itineraries are substantially in Canadian waters.

Third, grandfather rights set out in Clause 10 should expire on September 23, 1978.

In 1973, the then Minister of Transport announced a policy restricting the coasting trade of Canada to Canadian ships and indicated that there would be a five-year period of grandfather rights in favour of the British ships then engaged in the coasting trade. We think the five-year period should commence from September 24, 1973, which was the date of his announcement, or at the very latest, from the date on which notice was given to the Commonwealth countries that Canada was withdrawing from the Commonwealth Shipping Agreement, which was on April 26, 1974. We urge the Committee to recommend that the expiry date for giving permits to British ships under Clause 10 be changed to September 24, 1978.

4 (A) The power to grant licences under Clause 11 should be limited and clearly defined.

(B) If a licence is granted, the licensee should be required to conform in all respects to Canadian laws as would be applicable to a person doing business in Canada.

It is also important in the view of the Union to limit the broad discretionary power given to the Canadian Transport Commission to issue licences to foreign vessels. These licences should, as Mr. Darling suggested in his report, be granted only when Canadian vessels are either unavailable, insufficient or inadequate for the purpose, and the burden should be put on the applicant to prove those conditions.

In the past, it has not been unknown for shippers who wished to charter a foreign vessel to give short notice to Canadians and ask for a vessel with the exact specifications of the foreign one. Of course, such a Canadian ship could not be found and the foreign one was engaged.

We further suggest that before a licence is given under Clause 11, the shippers be obliged to give a minimum notice of 60 days within which a Canadian ship could be sought to perform the task required.

In addition, the Canadian Transport Commission should be required to transmit the request to the maritime unions as well as to Canadian shipowners' representatives.

[*Interprétation*]

«directement ou avec escale à l'étranger, et lorsqu'ils transportent des passagers, que ces derniers quittent ou non le navire dans un port ou endroit du Canada et s'ils le quittent, dans un port ou endroit du Canada, que ce soit définitivement ou simplement pour une période temporaire.»

L'importance des croisières au Canada et l'expansion considérable des navires battant pavillons étrangers dans ce secteur, au détriment de l'industrie maritime canadienne est un sujet de grande importance et le Code maritime devrait, dans le langage le plus explicite, les restreindre aux croisières des navires canadiens dont les itinéraires se font en majeure partie dans les eaux canadiennes.

Troisièmement. Les droits acquis établis par l'article 10 doivent expirer le 23 septembre 1978

En 1973, le ministre des Transports de ce temps, a annoncé la politique restreignant le cabotage au Canada aux navires canadiens et a indiqué qu'il y aurait un délai de cinq ans pour l'expiration des «droits acquis» des navires anglais qui faisaient alors du cabotage dans nos eaux. Nous croyons que cette période de 5 ans devrait commencer à partir du 24 septembre 1973, date à laquelle la déclaration a été faite, ou du moins à partir de la date à laquelle les pays du Commonwealth ont été avisés que le Canada se retirait de l'Accord maritime du Commonwealth, soit le 26 avril 1974. Nous demandons fortement au Comité de recommander que la date limite pour la délivrance de permis aux navires britanniques en vertu de l'article 10, soit reportée au 24 septembre 1978.

Quatrièmement. (A) Le pouvoir de déliver des permis en vertu de l'article 11 devrait être limité et clairement défini.

(B) Si un permis est délivré, son détenteur devrait être tenu de se conformer, à tous égards, aux lois canadiennes qui s'appliqueraient aux personnes exploitant au Canada.

De l'avis du syndicat, il est aussi important de limiter les vastes pouvoirs discrétionnaires accordés à la Commission canadienne des transports quant à la délivrance de permis aux navires étrangers. Comme l'a proposé M. Darling dans son rapport, ces permis devraient être accordés seulement soit, lorsqu'il est impossible d'utiliser des navires canadiens, soit lorsque ceux-ci sont en nombre insuffisant ou inapproprié, et il devrait incomber aux candidats de prouver ces conditions.

Par le passé, on a vu des expéditeurs qui désiraient affréter un navire étranger donner un avis très cours au Canada et demander un navire ayant exactement les mêmes caractérisques que le navire étranger. Naturellement, il était impossible d'en trouver un, et on affrétait un bâtiment étranger.

De plus, nous proposons qu'avant qu'un permis ne soit délivré en vertu de l'article 11, les expéditeurs soient obligés de donner un avis d'au moins 60 jours, période au cours de laquelle on pourrait chercher un navire canadien pouvant exécuter la tâche requise.

De plus, la Commission canadienne des transports devrait être obligée de transmettre cette demande aux syndicats maritimes, de même qu'aux représentants de propriétaires de navires canadiens.

[*Text*]

If a licence is granted to a foreign ship, its owners are, in effect, being given the privilege of carrying on their business in Canada. They should be required, even though their ship is not registered in Canada, to observe the same standards and laws as any other person resident in this country. Therefore, we strongly urge this Committee to recommend an amendment to this bill, which would require any licensee under Clause 11 to adhere to the laws, regulations, and standards which are applicable to a business or enterprise operated in Canada under federal jurisdiction. Thus, the licensee should be required to hire Canadians or landed immigrants to work aboard the ship, and his operations under the licence should be subject to the Canada Labour Code, the Immigration Act, the Income Tax Act, the Merchant Seamen Compensation Act and other relevant statutes.

[*Interpretation*]

Délivrer un permis à un navire étranger est en fait accorder à ses propriétaires le privilège d'exploiter leur entreprise au Canada. Ainsi, même si leur navire n'est pas immatriculé au Canada, ils devraient être obligés d'observer les mêmes normes et lois que tout autre habitant du pays. Par conséquent, nous demandons fortement au Comité d'amender le bill pour que tout détenteur de permis, en vertu de l'article 11, se conforme aux lois, règlements et normes qui s'appliquent à un commerce ou à une entreprise exploitée au Canada sous la compétence fédérale. Ainsi, le détenteur de permis devrait être tenu d'embaucher des Canadiens ou des immigrants reçus pour travailler à bord du navire, et ses opérations, en vertu du permis, devraient être assujetties au Code du travail du Canada, à la Loi sur l'immigration, à la Loi de l'impôt sur le revenu, à la Loi sur l'indemnisation des marins marchands, et à toute autre loi appropriée.

• 0955

The provision in Clause 11(4) whereby the Governor in Council could by-step the normal procedures and order the issue of a licence is, we respectfully submit, incompatible with the statute which is designed to restrict the coasting trade to Canadian vessels unless it can be shown on the basis of established criteria that a licence should be issued to a foreign ship. If the issue of a licence is justified, the government should establish the jurisdiction in the ordinary manner, before the tribunal which was created to hear this matter.

Respectfully submitted, the Seafarers' International Union of Canada.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gralewicz. I would ask for the co-operation of the members, because we are extremely limited for time, that the questions and the answers be kept as brief as possible. First on the list is Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Chairman. I will try to keep within your admonition on time. I take it, Mr. Gralewicz, from your brief that essentially you support the direction and thrust of the Maritime Code and you recommend specific changes in some detail?

Mr. Gralewicz: That is correct.

Mr. Goodale: I would like to deal primarily with your first points in connection with the definition of the word "foreign" and the use of that word. I have some problems, I suppose, with the precise wording that you propose on page 4, where you specifically define "foreign" or "foreign state" to include the United Kingdom and Commonwealth nations. I wonder if we could not satisfy your particular concern—at least up to that particular point in your brief—by being a bit more specific in the words we used in connection with "foreign registered ship" to make it clear that those words mean any ship that is not registered in Canada. Would that deal with your problem, rather than specifically in the legislation defining "foreign" and "foreign ship" to include a Commonwealth ship?

Mr. Gralewicz: I think I will hand that one over to the Union's counsel to answer. I think he is more . . .

La disposition de l'article 11 (4), en vertu de laquelle le Gouverneur en conseil peut passer outre les procédures normales et ordonner la délivrance d'un permis est, à notre humble avis, incompatible avec la loi destinée à limiter le cabotage aux navires canadiens à moins qu'il puisse être prouvé, d'après des critères établis, qu'un permis devrait être délivré à un navire étranger. S'il est justifié de délivrer un tel permis, le gouvernement devrait le prouver de la façon habituelle, devant le tribunal créé à cet effet.

Respectueusement soumis, le Syndicat international des marins.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gralewicz. Je voudrais la collaboration des députés, car notre temps est extrêmement limité et je les prierais de se limiter le plus possible dans leurs questions et réponses. Tout d'abord, monsieur Goodale, vous avez la parole.

M. Goodale: Merci, monsieur le président. Je vais essayer de m'en tenir à vos directives. Je crois comprendre, monsieur Gralewicz, d'après votre mémoire, que vous êtes satisfaits du Code maritime du Canada et que vous recommandez seulement des modifications de détails?

M. Gralewicz: C'est exact.

M. Goodale: J'aimerais d'abord parler de votre définition du mot «étranger» et de l'utilisation que vous en faites. J'ai du mal avec le libellé que vous proposez à la page 4 où vous voulez inclure dans les définitions: «étranger» ou «État étranger» le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth. Je me demande si on ne pourrait pas répondre à votre demande en nous montrant plus précis dans le libellé que nous utiliserons en rapport avec: «Navires immatriculés à l'étranger» afin d'indiquer clairement que ces mots signifient tout navire qui n'est pas immatriculé au Canada. Cela ne résoudrait-il pas votre problème plutôt que d'indiquer précisément dans la Loi que la définition: d'«étrangers» et de «navires étrangers» devrait inclure les navires du Commonwealth.

M. Gralewicz: Je crois que je vais transmettre cette demande à l'avocat du syndicat afin qu'il y réponde. Je crois qu'il est plus . . .

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Nuss.

Mr. J. Nuss (Counsel, The Seafarers' International Union of Canada): Mr. Goodale, that would be satisfactory if the only thing you were concerned about was the definition of "foreign registered ship", but throughout the Code you see reference to "foreign state" and you see reference to "the laws of a foreign state", so that the use of the word "foreign" covers a wider ambit than merely the place of registration of the ship and therefore I think it would be essential to have a definition of "foreign state" which would include the United Kingdom and the Commonwealth countries, and equally for the word "foreign". At the top of page 4 you will see places where the words "foreign state" are referred to. That is not an exhaustive list. Throughout this book you will also see the use of the word "foreign" and "foreign state", and unless the United Kingdom and the Commonwealth countries are brought within the definition I think there would be a loophole which could cause considerable difficulty in the future.

Mr. Goodale: Yes. So your particular concern goes beyond the question of registration, I take it.

Mr. Nuss: Oh, yes, because there are references to the laws of a foreign state, for instance. Also, the use of the word "foreign" sometimes stands by itself within the Code, and I am sure the intention is to cover the United Kingdom and the Commonwealth countries, but unless that intention is expressed in such a manner as to explicitly include them, I think there will be difficulties.

Mr. Goodale: I see. I have one other question on the matter of the use of the word "foreign". I wonder if you could give me a bit more information, Mr. Gralewicz, of your concern that starts a third of the way down on page 4 and continues on to page 5, particularly with reference to small craft.

Mr. Nuss: Yes. You addressed the question to Mr. Gralewicz.

Mr. Gralewicz: Fine. Go ahead.

Mr. Nuss: With respect to this part of the brief, I will give you an explanation. A "foreign" ship was defined in a way which was a bit unusual. It was defined as being a ship which a person who was not qualified to own a Canadian ship owns. The concern is this. Suppose that I as a Canadian could own a Liberian ship and in fact I did purchase a Liberian ship.

• 1000

According to this definition, it would not be a foreign ship because I, as a Canadian, am entitled to own a Canadian ship. Here I am, a Canadian who owns a Liberian ship flying the Liberian flag and according to this definition I am not covered.

Even more grave is the difficulty that arises from the distinction between a registered foreign ship and a registered small craft. Foreign ship includes both the small craft and the large ship. In Schedule III to the bill, B11-19, you say that a foreigner can have a registered Canadian ship provided that it is a small craft. For instance, if I were an American in Plattsburgh and could own a small craft, according to this definition I would not be considered a foreign ship operator if I were flying an American flagship.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Nuss.

M. J. Nuss (Avocat, Syndicat international des marins canadiens): Monsieur Goodale, oui il me semble que cela serait satisfaisant à condition que vous ne vous préoccupiez que la définition des navires immatriculés à l'étranger. Dans tout le Code cependant, on fait mention d'états étrangers et on fait mention des lois de l'état étranger. Par conséquent le mot «étranger» a un sens plus étendu que le simple endroit d'immatriculation du navire. Par conséquent, je crois qu'il faudrait dans la définition des termes: «État étranger» et «étranger» que soient inclus le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth. Au haut de la page 4 vous verrez des endroits où l'on se réfère à: «États étrangers». Et nous n'avons pas là encore une liste complète; il me semble que si on n'inclut pas dans ce document le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth dans la définition des termes: «Étrangers» et «États étrangers» nous nous trouverons en face d'une échappatoire qui pourrait créer pas mal de difficultés à l'avenir.

M. Goodale: Oui. Donc, vous vous préoccupez d'une difficulté qui dépasse la question de l'immatriculation.

M. Nuss: Certainement, car on mentionne les lois des états étrangers par exemple et quelques fois le mot «étranger» se trouve tout seul dans le Code et je suis sûr qu'on y inclut le Royaume-Uni et les pays du Commonwealth. Mais à moins que cette intention ne soit exprimée d'une façon bien claire, je crois que nous rencontrerons des difficultés.

M. Goodale: Je vois. Je voudrais poser d'autres questions au sujet de ce mot: «Étranger». Je me demande si vous pourriez, monsieur Gralewicz, nous indiquer vos préoccupations dont vous faites état en bas de la page 4 pris à la page 5, particulièrement en ce qui concerne les petites embarcations.

M. Nuss: Vous avez posé la question à M. Gralewicz.

M. Gralewicz: Allez-y.

M. Nuss: Je vais vous donner une explication sur cette partie du mémoire: Le navire étranger a été défini d'une façon un peu spéciale. On le définit comme un navire qui est la propriété d'une personne qui n'a pas le droit ou posséder un navire canadien. Ce qui m'inquiète est ceci: Supposons que moi, qui suis Canadien, possède un navire libérien que j'ai acheté.

Selon cette définition, ce ne serait pas un navire étranger, parce qu'en ma qualité de Canadien, j'ai le droit d'être propriétaire d'un navire canadien. Je suis donc un Canadien, propriétaire d'un navire libérien, battant pavillon libérien, et aux termes de cette définition, il ne s'agit pas d'un navire étranger.

Chose plus grave encore, de la distinction entre un navire immatriculé à l'étranger et une petite embarcation immatriculée. Les navires étrangers comprennent tant les petites embarcations que les navires. Selon l'annexe III du projet de loi, BII-19, un étranger peut avoir un navire immatriculé sous pavillon canadien à condition qu'il s'agisse d'une petite embarcation. Par exemple, si je suis un Américain de Plattsburgh et que je suis le propriétaire d'une petite embarcation, selon cette définition je ne serai pas considéré comme un exploitant de navire étranger, même si mon embarcation bat pavillon américain.

[*Text*]

That is the concern. This definition does not say that a foreign ship is a ship owned by people of another state, but it says that it is a ship owned by persons who are not qualified to own a Canadian ship. The American is qualified to own a Canadian ship by this statute as long as it is a small craft and I, as a Canadian, may be qualified to own a foreign ship in a number of jurisdictions throughout the world.

Mr. Goodale: On that point, my prairie background leaves me at a loss sometimes for the definitions of some of the words that are used. My understanding of these particular provisions in the way they were structured has to do with, in a sense, recognizing a free existing situation in connection with our relations with the United States. The fact is that there are a number of pleasure craft that are frequently moving back and forth between the two countries.

Does your use of the words "small craft" include pleasure craft or are those separate things? Should we be more precise in the statute by making it clear that it is really pleasure craft perhaps that we are talking about here and not small craft? Those two things are different.

Mr. Nuss: Small craft is defined as 10 metres or less. I do not think there is any quarrel with the words "small craft." I think small craft is an acceptable definition because, as I say, it is 10 metres or less.

I think the difficulty is that a foreign ship is not defined according to where the ship is registered, but it is defined according to who owns it. If I own a foreign ship—if I own a Liberian ship—that is not a foreign ship according to the definition because I am qualified to own a Canadian ship. An American can own a small craft registered in Canada. That is a foreign ship. Therefore, if he owned a large, commercial vessel, he also would not come under the definition of a foreign ship owner. That is the difficulty.

A foreign ship should be defined according to the place of registry and, in addition perhaps, according to the nationality of the owner. It should not be put in this negative sense, which would qualify Canadians who operate foreign flag vessels to avoid the consequences of the act.

Mr. Goodale: All right, Mr. Chairman, I will leave it at that. Probably in reverse order, I would like to welcome very, very sincerely the two witnesses this morning.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Goodale. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, whether I could get away from the bill. It is not too often that we have the S.I.U. in front of us. I will go rather to the intent of the bill or to what it attempts to achieve. I simply say that is the structure of a framework within which shipping in Canada can operate.

[*Interpretation*]

C'est là notre préoccupation. Cette définition n'établit pas qu'un navire étranger est un navire appartenant à des personnes d'un autre État, mais elle dit que c'est un navire appartenant à des personnes qui n'ont pas l'autorisation d'être propriétaires d'un navire canadien. Ce statut permet à tout Américain d'être propriétaire d'un navire canadien pourvu qu'il s'agisse d'une petite embarcation; quant à moi, en ma qualité de Canadien, j'ai le droit d'être propriétaire d'un navire étranger dans un certain nombre d'endroits du monde.

M. Goodale: A cet égard, en tant qu'habitant des provinces des Prairies, il m'arrive parfois de ne rien comprendre aux défintions de certains des termes qui sont utilisés. Si je comprends bien ces dispositions particulières, il s'agit, d'une certaine manière, de reconnaître la situation actuelle en ce qui concerne nos relations avec les États-Unis. On ne peut nier qu'il y a beaucoup d'embarcations de plaisance qui font la navette entre les deux pays.

Quand vous parlez de «petites embarcations», parlez-vous également d'embarcations de plaisance, ou sont-ce deux choses différentes? Pensez-vous que le texte de la loi devrait être plus précis et que nous devrions dire que nous traitons d'embarcations de loisir et non de petites embarcations? Ce sont deux choses différentes.

M. Nuss: Par «petite embarcation» on entend toute embarcation de 10 mètres ou moins. Cela ne suscite aucune controverse. Le libellé est adéquat.

Je pense que la difficulté tient au fait qu'un navire étranger n'est pas considéré comme tel en fonction du bien d'immatriculation, mais en fonction du propriétaire. Si je suis le propriétaire d'un navire étranger, par exemple d'un navire libérien, selon la définition, il ne s'agit pas d'un navire étranger parce que je suis autorisé à être propriétaire d'un navire canadien. Un Américain peut posséder une petite embarcation immatriculée au Canada, et ce sera un navire étanger. Donc, s'il est propriétaire d'un grand navire commercial, il ne tombe pas, lui non plus, sous le coup de la définition de propriétaire d'un navire étranger. C'est là qu'est la difficulté.

On devrait définir un navire étranger en fonction du lieu d'immatriculation et peut-être, en outre, en fonction de la nationalité du propriétaire. Il ne faudrait pas que cela soit présenté de la façon négative actuelle, qui permet au Canadien qui exploite des navires battant pavillon étranger de pouvoir se soustraire aux dispositions de la loi.

M. Goodale: Très bien, monsieur le président, je m'en tiendrai à cela. J'aimerais toutefois, chose que j'ai oublié de faire tantôt, souhaiter la bienvenue à nos deux témoins de ce matin.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Goodale. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je me demande, monsieur le président, si nous pourrions nous éloigner un peu du projet de loi. Ce n'est pas souvent que nous avons l'occasion de rencontrer des membres du SIM. Je traiterai donc plutôt de l'intention du projet de loi. Je pense qu'il s'agit simplement d'un cadre de travail qui permettrait le fonctionnement cohérent de la navigation au Canada.

[*Texte*]

I have been concerned for a long time as we move in this particular direction. I wonder whether you could give us the benefit of some of your thoughts with regard to what you feel this will mean to Canadian shipping. Could it, for example, lead to the orderly development of a coastal fleet and subsequently a deep water fleet. You have had an opportunity to read the legislation. I think it has been in draft form in front of you for a couple of years. Have you directed your attention in this direction? Have you thought this out? If we were to achieve this, then what would it mean in terms of numbers, in terms of jobs, employment opportunities, and what not? What would be the impact as you would see it?

The Chairman: Mr. Gralewicz.

• 1005

Mr. Gralewicz: Thank you. Well, to answer your question just on a coast-wise situation, the number of immediate jobs would run in the vicinity of 1,200 to 1,400. For the particular way of life of a seaman you would have to double that amount of people for the leave system, because of the time they get off between jobs. So you could really create, within a very short period of time, about 2,400 jobs for the seamen of this country just by restricting the coastal trade.

Now, if you also gave the Canadian ship owner an opportunity, by way of tax exemptions or subsidies, or whatever, to compete with the foreign cruise trade—the Pushkin, the Stella Maris and a few others that we have going right now are everly increasing on the East Coast—then it would mean an additional 300 to 400 jobs. On the West Coast, we lost, within the last two years, 150 to 200 jobs. That would come back. So, in a very short period of time, you could create some 500 job opportunities. The Canadian ship owners that I have been talking to have indicated, and I am just about as sure, that within a three to four-year period of time, we can double the amount of employment that is already available to the seamen.

Mr. Forrestall: What is the impact? What is the difference? You mentioned, Mr. Chairman, just briefly the area of subsidy and, for example, Mr. McCain, if he is still here . . .

Mr. McCain: Yes.

Mr. Forrestall: Yes, Fred is still here—and I will let Mr. McCain get into this—this is going to present a bit of a problem with respect to movement, for example, of potatoes and possibly the loss of some good markets. On the other hand, what I am concerned about is the level of subsidy that might be required in order to be competitive. For example, what would be the difference between the pay rates of your unlicenced membership and the U.K. or Norway?

The Chairman: Mr. Gralewicz.

Mr. Gralewicz: They are very close right now, if you are talking about th U.K. sailor. However, we have been making studies on the cruise ships, for instance, versus Canadian operations in so far as wages go. And, if you took the Stella Maris or the Pushkin which charges in the vicinity of $1,000 for an eight-day cruise, the difference in the total bill would be about an extra $20. So if you, instead of charging $1,000 you charged $1,020 or $1,025, you can very well employ a Canadian sailor in exchange for that foreign sailor who is on there now. That would be the difference which is very, very minimal. It is down to nothing.

[*Interprétation*]

Je m'intéresse depuis longtemps déjà à cette orientation particulière. Je me demande si vous pourriez nous faire partager vos idées quant à ce que cela va signifier pour la navigation canadienne. Peut-on, par exemple, envisager l'élaboration ordonnée d'une flotte côtière suivie de la constitution d'une flotte de navires de haute mer. Vous avez eu l'occasion de lire la loi. Je pense que le projet de loi existe depuis environ deux ans. Avez-vous porté votre attention à cette question? Y avez-vous pensé? Si nous réalisions cela, comment cela se traduirait-il en emplois, supplémentaires? Quelles seraient les répercussions, telles que vous les concevez?

Le président: Monsieur Gralewicz.

M. Gralewicz: Merci. Eh bien, pour répondre à votre question, rien qu'en ce qui concerne la situation côtière, le nombre d'emplois créés immédiatement serait d'environ 1,200 à 1,400. Étant donné le mode de vie particulier des marins, il faudrait multiplier ce nombre par deux, en raison des congés accordés entre deux emplois. On pourrait donc créer, dans une très courte période, près de 2,400 emplois pour les marins de ce pays, et ce, rien qu'en limitant le cabotage.

En outre, si l'on donnait aux propriétaires de navires canadiens l'occasion, par de truchement d'exemptions fiscales ou de subventions, de concurrencer les navires de croisière étrangers, tels que le Pushkin, le Stella Maris et certains autres navires qui se trouvent sur la Côte est, cela permettrait de créer 300 ou 400 emplois supplémentaires. Sur la Côte ouest, nous avons perdu, au cours des deux dernières années, de 150 à 200 emplois. Ils nous seraient rendus. Donc, en une très courte période, on pourrait créer environ 500 emplois. Les propriétaires de navires canadiens à qui j'ai parlé ont indiqué, et j'en suis presque aussi certain qu'eux, que dans une période de trois ou quatre ans, nous pourrions doubler le nombre de postes disponibles pour les marins.

M. Forrestall: Quelles seraient les répercussions? Quelle serait la différence? Vous avez mentionné brièvement le domaine des subventions et, par exemple M. McCain, s'il est toujours présent . . .

M. McCain: Oui.

M. Forrestall: Oui, Fred est toujours ici, et je le laisserai traiter de cela; il va y avoir un problème en ce qui concerne le transport des pommes de terre, par exemple sans oublier la perte de certains marchés intéressants. D'autre part, je me demande à combien les subventions devraient s'élever afin de respecter l'esprit de concurrence. Par exemple, quelle serait la différence entre les taux de rémunération de ceux de vos membres qui n'ont pas de permis et les marins du Royaume-Uni ou de Norvège?

Le président: Monsieur Gralewicz.

M. Gralewicz: Les taux de rémunération des marins britanniques sont très proches des nôtres. Toutefois, nous avons mené des études au sujet des navires de croisière, et, si l'on prend l'exemple du Stella Maris ou du Pushkin, où une croisière de huit jours coûte environ $1,000, il suffirait d'ajouter environ $20. Donc, si au lieu de $1,000, on demandait $1,020 ou $1,025, on pourrait très bien employer un marin canadien plutôt que le marin étranger qui travaille actuellement sur ces navires. Voilà toute la différence, somme toute infime.

[*Text*]

In so far as the coastal trade goes right now, the government should restrict the licencing of the foreign ships. As we mentioned in our brief, it is very simply this: I can easily go out right now and come up to you and say, "I need a car, a seven-passenger car, within 20 minutes to pick up a load". You have a taxi, you have the capacity, however, it is on the road already picking up another passenger. You would say, "well, hell, give me one-half an hour and I will get it for you". I will say, "I am sorry, the passengers are waiting now". It just so happens that I own a cab and it is out there. That is what is happening to us. You know that and I know it. The people that we represent claim that if the licences were not granted just quite so liberally and quite so quickly that a lot of that trade would come under Canadian flag ships. We could very well pick it up.

Mr. Forrestall: I would like to go on but I will pass because of the shortage of time. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. McCain.

• 1010

Mr. McCain: Mr. Chairman, has Mr. Gralewicz and his group made any study of the impact upon the movement of goods, which are at present moved under a rail competitive structure and what effect might it have upon these rates, a rail-water competitive structure?

Mr. Gralewicz: I am sorry to say that we have not made that study up to date. Maybe the CB of RT has. However, we have not.

Mr. McCain: What effect, for instance, would it have upon the movement of steel, we will say, from Sydney to inland points if they have to change their present carriers?

Mr. Gralewicz: I do not think the impact would be that great. Are you talking about ship by ship or from ship to rail?

Mr. McCain: Well, it is a matter of both, because if the water rate goes up, then the water competitive rate by land will follow it, as far as it possibly can. This has been the pattern of behaviour of the transportation system. If they have an important steel market inland anywhere in Canada which they reach by boat, what impact is it going to have upon them? They are at present in a money-losing position. I think they listed their losses just recently as being somewhat alarming. They cannot afford to pay any more freight by rail or water. What does it do to them? I think these are things we have to consider as part of our consideration of this bill.

Mr. Gralewicz: Of course, every consideration should be given to every mode of transportation, rail versus water, and vice versa. In the case of the CN, I guess the CN would get its subsidies from the government on their rates. As I said, I never made this study. I would not know. However, a bulk carrier ocean-going could certainly not compete with a lake carrier because a 730-foot lake carrier can carry umpteen million tons where the other one could not. So it would not be, we will say, competitive.

[*Interpretation*]

En ce qui concerne le cabotage, actuellement, le gouvernement devrait limiter l'octroi de permis à des navires étrangers. Comme nous l'avons mentionné dans notre mémoire, il s'agit simplement de ceci: je peux facilement vous dire «J'ai besoin d'un taxi à sept places, d'ici 20 minutes, pour aller chercher certaines personnes». Si vous avez un taxi, avec le nombre de places voulues, qui est immobilisé par un autre client vous pourriez me répondre «donnez-moi une demi-heure». Sur quoi je vous répondrai: «Je regrette, c'est maintenant que j'en ai besoin». Il se trouve que nous sommes justement dans cette situation: nous avons un taxi, mais il est sur la route. Vous le savez tout aussi bien que moi. Les personnes que nous représentons pensent que si les permis n'étaient pas accordés si facilement et si rapidement, une grande partie de ce commerce reviendrait à des navires battant pavillon canadien. Nous pourrions très bien nous en occuper.

M. Forrestall: J'aimerais poursuivre, mais je cède la parole à quelqu'un d'autre en raison du manque de temps. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, M. Gralewicz et ses collègues ont-ils mené une étude au sujet des taux de transport-marchandises transportées actuellement dans le cadre d'une structure ferroviaire concurrentielle, structure que l'on remplacerait alors par une structure concurrentielle rail-eau?

M. Gralewicz: Je regrette de dire que nous n'avons pas effectué d'étude de ce genre jusqu'à présent. Peut-être que la Fraternité canadienne des cheminots en a effectué une. Toutefois, nous ne l'avons pas fait.

M. McCain: Quel effet la modification des moyens de transport aurait-elle, par exemple, sur le transport de l'acier de Sydney à l'intérieur des terres?

M. Gralewicz: Je ne pense pas que les répercussions seraient importantes. Voulez-vous parler du transbordement d'un navire à un autre ou d'un navire au chemin de fer?

M. McCain: Eh bien, cela tient des deux, parce que si le tarif du transport maritime augmente, le tarif concurrentiel par voie de terre va autant que possible suivre le même chemin. C'est ainsi que se comporte le système de transport. S'il existe un important marché de l'acier à l'intérieur des terres du Canada, marché que l'on peut atteindre par navire, quel effet cela aura-t-il sur les industries de l'acier? Elles accusent déjà des pertes. Je crois qu'elles ont dit que récemment leurs pertes étaient plutôt alarmantes. Elles ne peuvent pas se permettre d'augmenter leurs frais de transport, que ce soit par chemin de fer ou par navire. Quel sera donc l'effet en ce qui les concerne? Je pense que ce sont des choses que nous devons examiner dans le cadre de notre étude de ce bill.

M. Gralewicz: Bien sûr, il faut étudier chaque moyen de transport, opposer le transport par chemin de fer au transport par eau, et vice versa. Dans le cas du CN, je suppose que le CN obtiendrait des subventions du gouvernement. Comme je l'ai dit, je n'ai jamais effectué cette étude. Je n'en sais donc trop rien. Toutefois, un transporteur maritime en vrac ne pourrait certainement pas faire concurrence à un transporteur lacustre parce qu'un transporteur lacustre de 730 pieds contient bien plus de tonnes de marchandise que l'autre transporteur. Donc, il n'y aurait là aucune concurrence.

[*Texte*]

A foreign ship would not be competitive because it could not carry the load. It has a deep draught and it could not make the canals or the seaway system. That is not the important one, up the lakes. It is the down-river ones mostly that we are concerned about.

Mr. McCain: I think we have to be concerned about the effective rates on coastal-based industry which has been established with a very heavy dependence upon water transportation. You have the pulp-and-paper industry, the pulp industry, the wood product industry. Let us put it that way. Many plants have been located on the coastal areas to use water transportation. Within Canada, what is this going to do to their rates and what is it going to do to the viability of their business?

Mr. Gralewicz: If I may, I will direct that question to Mr. Nuss.

Mr. Nuss: I think it is a question of policy. A country has to decide that it is going to have certain industries and certain key industries. Your question could equally be, would the rates not be lower if you had workers in Sydney who were brought over from Singapore and worked at a much lower rate than Canadian workers? Thus the price of steel would be lower and more competitive. I do not see how you can draw distinctions and say that a part of the industry should be an industry in which Canadians work and the other part shall be an industry open to foreigners because the rate will go down.

I think we have to decide as a country that when things are produced in this country, Canadians should have the opportunity to work at producing them. If there has to be a distribution of the wealth in order to carry out that policy, that is what Parliament is here for and that is what should be done. No matter what we do in Canada, there are other places in the world where it can be done cheaper, whether it be manufactured goods or whether it is transportation. We have decided as a country that it is not merely a question of what can be done the cheapest which counts, but also a question of policy, that it should be done by Canadians. For a long time the Maritime industry has been the only one in which non-Canadians have had a choice position and a favoured position to the exclusion of Canadians, and this bill is a first step in changing that situation.

Mr. McCain: I just want to point out one example of what can happen. It is not because this is going to have a foreseeable major impact upon the potato industry. I do not want you to think that I am talking strictly potatoes. I am talking coastal industries. What we are getting at in this Bill is comparable to the situation as it exists in the United States coastal trade within the United States, am I correct?

Mr. Nuss: No, because in the United States there are no licences. There is no licensing system in the United States.

• 1015

Mr. McCain: All right, but this is very odd to me if they are going to phase out. It cannot be all done overnight, so I think we must assume that we are headed for the goal and your objective, I think you stated fairly is to be the same goal as that of the United States as far as coastal traffic is concerned. Is that correct?

[*Interprétation*]

Un navire étranger ne serait pas concurrentiel parce qu'il ne pourrait pas transporter la cargaison. Sa quille est trop profonde et il ne pourrait pas naviguer dans les canaux ou dans les voies maritimes. Mais la remontée du courant n'est pas aussi importante et ne nous préoccupe pas autant que la descente des rivières.

M. McCain: Je crois que nous devons nous préoccuper des prix réels que devront payer les industries côtières qui dépendent énormément des transports par eau. Il y a, par exemple, l'industrie des pâtes et papiers, l'industrie des pâtes, l'industrie des produits du bois. Bien des usines ont été construites près de la région côtière afin d'utiliser le transport par eau. A l'intérieur du Canada, comment cette nouvelle situation modifiera-t-elle leurs tarifs, et qu'arrivera-t-il à leurs entreprises?

M. Gralewicz: Si vous me le permettez, je demanderai à M. Nuss de répondre à cette question.

M. Nuss: Je pense que c'est une question de politique. Un pays doit décider des industries qu'il va avoir et des industries-clés qu'il compte exploiter. Vous pourriez également demander si les prix ne seraient pas inférieurs si les travailleurs de Sydney venaient de Singapour et travaillaient contre des rémunérations bien inférieures à celles des travailleurs canadiens? Le prix de l'acier en serait réduit et deviendrait ainsi plus concurrentiel. Je ne vois pas comment vous pouvez ainsi établir des distinctions et dire que, pour une partie de l'activité économique, il faut que les Canadiens trouvent de l'emploi, alors que pour une autre partie, on permettra aux étrangers de s'immiscer, faute de quoi les tarifs risquent d'augmenter.

Je pense qu'il nous faut décider, à titre de nation, que les Canadiens doivent avoir l'occasion de travailler à la production de tous les produits du pays. S'il faut avoir recours à une répartition des richesses afin de mettre cette politique en vigueur, c'est au Parlement de le faire. Quel que soit le produit canadien dont nous discutons, il existe d'autres endroits au monde où il peut être fourni à meilleur marché; par produit, j'entends d'ailleurs aussi bien les produits fabriqués qu'un service tel que les transports. Notre pays a décidé qu'il ne s'agissait pas uniquement de réaliser le plus d'économies possible, mais également d'employer le plus grand nombre de Canadiens possible. Pendant bien longtemps, l'industrie maritime a été la seule où des Non-Canadiens ont été avantagés par rapport aux Canadiens, et ce bill constitue un premier pas dans le sens contraire.

M. McCain: J'aimerais seulement donner un exemple de ce qui peut arriver. Ce n'est pas uniquement parce que les répercussions se feront sentir particulièrement dans l'industrie de la pomme de terre. Je ne veux pas que vous pensiez que je parle uniquement de pommes de terre. Je parle, en fait, de toutes les industries côtières. Nous nous attaquons dans ce bill à une situation comparable à celle du cabotage aux États-Unis. Est-ce exact?

M. Nuss: Non, parce qu'aux États-Unis il n'y a pas de permis.

M. McCain: Très bien, mais il sera difficile pour les États-Unis de se retirer. Cela ne peut pas se faire du jour au lendemain; je pense donc que nous devons supposer que votre objectif, tel que vous l'avez indiqué, est d'atteindre une situation semblable à celle des États-Unis en ce qui concerne le cabotage. Est-ce exact?

[*Text*]

Mr. Gralewicz: Hopefully.

Mr. McCain: Yes, so that is the goal. In this situation, and I apply it to potatoes to give you an example, Prince Edward Island potato producers and shippers have been able in co-operation with some purchasers in Puerto Rico, to which all these laws would apply if it were Canada, to return to P.E.I. producers in spite of the 37.5 cents per hundred weight duty an amount equal to or greater than that which the Virginia farmers would get to make delivery by water to Puerto Rico. Do you get the significance of what I am saying? In other words, the Virginia potato industry is damaged because it cannot supply an American territory just off its coast and be competitive with Canadian potatoes subject to duty going to the same destination.

This means then that if we strike a comparable situation under the Code which is your objective, and which will eventually come after this Bill has had five years to go, and it is going to come down a little further, no question about that, so what then does the Government of Canada have to do, and how much is it going to cost them to do it, to protect these coastal industries which are based upon existing transportation rates and methods?

Mr. Gralewicz: To answer you there is no difference, I guess, in that mode of transportation than in the airway or the railway. Again, subsidies are given to the airlines and subsidies are given to the railroads, why not a subsidy to the other mode of transportation which is water transportation, and because a suit sells in Puerto Rico for $35, Hell I certainly cannot get one in Montreal for that price. It is just that close.

Mr. McCain: I think we are mixing the apples and the onions.

Mr. Gralewicz: No, your potatoes and something else.

Mr. McCain: We were mixing the apples and the onions here, because look I have not said that I am against this Bill, but I do want to emphasize and I think this Committee should be extremely aware of what may be a very massive bill to the taxpayers of Canada to keep this trade on the basis of the goal which is yours. I am not quarrelling with the goal, but I do want to emphasize that, for instance, Devco, or whatever they call that steel structure, may find itself in a multimillion dollar requirement of government as one industry alone. The wood products industry, the gypsum industry, the salt industry, these are items in which nickels and dimes per unit can put them in or put them out. The government is going to be asked, unquestionably to bail them out, now, at what cost?

Mr. Gralewicz: If I may, you are talking about your potatoes. On the East Coast we have the Halidon case where 20-some odd people, Canadians, were put out of jobs and a foreigner was paid $250 a month with $1 an hour overtime rate. We certainly cannot compete with that. We certainly are not going to ask Canadians to work for that kind of money. We cannot, but the foreigner could. He could come in here, I guess, under cut rates. I am sure, as Mr. Nuss said before, that you can get a bunch of Chinamen here to work your railroads for $100 a month, if you want them to do it, but that is not the criteria.

[*Interpretation*]

M. Gralewicz: Nous l'espérons.

M. McCain: C'est donc l'objectif. Dans ce cas, en l'appliquant aux pommes de terre à titre d'exemple, la collaboration de certains acheteurs de Puerto Rico, à qui ces lois se seraient appliquées s'ils étaient canadiens, a permis aux producteurs et aux expéditeurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Edouard d'obtenir, malgré la taxe de 37.5 cents par quintal, un montant égal ou supérieur à celui que les cultivateurs de Virginie obtiendraient en expédiant leurs pommes de terre par voie maritime à Puerto Rico. Vous rendez-vous compte de la signification de ce que je dis? En d'autres termes, l'industrie de la pomme de terre des États-Unis souffre du fait qu'elle ne peut fournir des pommes de terre à un territoire américain qui est pourtant proche, et elle n'arrive pas à concurrencer les pommes de terre canadiennes qui font pourtant l'objet d'une taxe.

Cela signifie donc, que si nous établissons une situation comparable grâce au code que vous demandez, et qui sera sans doute adopté puisque ce bill a vécu près de 5 ans, le gouvernement du Canada devra prendre des mesures. Combien devra-t-il dépenser pour protéger ces industries côtières qui dépendent des tarifs et des méthodes de transport actuelles?

M. Gralewicz: Disons simplement qu'il n'y a pas de différence entre ce moyen de transport et, par exemple, les lignes aériennes et les chemins de fer. Une fois de plus, on donne des subventions aux lignes aériennes et aux chemins de fer; pourquoi ne subventionne-t-on pas l'autre moyen de transport, à savoir le transport par eau. Après tout, à Puerto Rico on peut acheter un costume pour $35; à Montréal, j'aurais beau chercher, je n'en trouverai jamais un à ce prix. Vous voyez que tout se rejoint.

M. McCain: Vous en êtes à mélanger les pommes et les oignons.

M. Gralewicz: Non, les pommes de terre et autre chose.

M. McCain: Nous mélangeons les pommes et les oignons; je n'ai jamais dit que je m'opposais à ce projet de loi, mais je veux souligner au Comité qu'il s'agit d'une très grosse dépense pour les contribuables du Canada, surtout si l'on veut que ce commerce se poursuive de la manière que vous indiquez. Je ne m'en prends pas à votre objectif, mais je veux souligner que, par exemple, la Devco ou tout autre aciérie, peut tout à coup devoir faire face à des obligations de millions de dollars. Et ce n'est là qu'une seule industrie; l'industrie des produits du bois, l'industrie du gypse, l'industrie du sel, voilà autant de domaines où quelques sous par unité peuvent faire toute la différence entre la faillite et la prospérité. On demandera, inévitablement, au gouvernement de les appuyer. Reste à savoir à quel prix.

M. Gralewicz: Vous parlez de pommes de terre, je veux bien, mais parlons plutôt du cas du Halidon, où quelque 20 personnes, des Canadiens, ont perdu l'occasion d'avoir un emploi alors qu'on payait à un étranger $250 par mois et $1 par heure supplémentaire. Nous ne pouvons jamais espérer concurrencer cela. Nous n'allons certainement pas demander à des Canadiens de travailler à ce tarif. Nous ne pouvons pas le faire, mais l'étranger peut le faire. Il peut venir ici et travailler contre rémunération inférieure. Je suis certain, comme M. Nuss l'a dit auparavant, que l'on peut amener des Chinois travailler dans les chemins de fer à $100 par mois, s'il y a lieu, mais j'espère bien que cela n'est pas un critère.

[*Texte*]

Mr. McCain: Nobody wants that. I still think . . .

Mr. Gralewicz: We have a list of people who are unemployed right now. Let some foreign shipowner come in and drag your potatoes, I guess, whatever he is doing up there. What are we to do?

Mr. McCain: I gave you the specific instances, Mr. Gralewicz, of the potatoes and what it can do. I submit to you that there are dozens of other instances where Canadian producers and suppliers are operating at minimal profits at the moment, and if you impose upon them additional charges, which the government is not prepared to pick up, their operation may cease. Steel in Sydney is not a bad example, let us go to that one, where we have union workers, and a lot of them, working at Canadian wages. What is going to be the position of their jobs if that steel company has to pay more money and the Government of Canada is not prepared and does not commit itself to pick up the tab to keep them in competition?

Mr. Gralewicz: You know, competition is one thing that I do not really understand that well. For instance, you cannot compete in your labour market in Canada with that of Singapore. That is competition to me. If that is the kind of competition you are talking about, I do not know how we can compete.

Mr. McCain: No, I am not.

• 1020

Mr. Gralewicz: I could not compete, if I were a shipowner, with the airlines who are subsidized, nor the railroads who are subsidized unless there is some form of subsidy or some form of relaxation given, maybe on the seaway tolls or whatever. I do not know what they need. There is probably some need that I cannot see that would be helpful to them. I am not sure of all the answers; I am not sure of what the answers are. However, I do know the jobs are needed, they can be created. The government has its responsibility to the taxpayer and not to the foreigners who come in here to work and do not put anything back into the system. I do not think that is a democratic way. I think, as taxpayer, if I am a seaman looking for work, the government owes me something. He does not owe that foreigner who is coming in here taking my job a damn thing.

Mr. McCain: All right, then what does the government owe, let us say, to the food producing industry of the Atlantic area, particularly in meats where feed grains have been coming in on a water competitive rate? If we lose that water competitive rate, what is that going to do to the competitive position of the farmers of that area? I know what it is going to do, it is going to put them in a very, very marginal, if not out-of-business position.

Mr. Nuss: Transport is the problem in Canada, is it not? It always has been and there has always been a question of subsidy and it has been a policy decision since the beginning of Confederation that there are certain things you do not just look at from an economic point of view. They have to provide the service and the collectivity, all of Canada has to provide a measure of relief to areas which otherwise could not be viable, and this is one of those areas. The grain situation affects also the farmers of Quebec and they have complained about the grain rate.

[*Interprétation*]

M. McCain: Personne ne veut cela. Je pense tout de même . . .

M. Gralewicz: Nous disposons de beaucoup de chômeurs actuellement. Advenant que vos pommes de terre soient emportées par un propriétaire de navire étranger, que ferons-nous?

M. McCain: J'ai traité particulièrement des pommes de terre, monsieur Gralewicz, et de l'effet que cette loi pourrait avoir sur cette industrie. Je pense qu'il y a des douzaines d'autres cas où les producteurs et les fournisseurs canadiens expoitent leur entreprise en vue de bénéfices minimes, et que si on leur impose des frais supplémentaires que le gouvernement n'est pas prêt à compenser, ils cesseront de fonctionner. Les aciéries de Sydney en sont un parfait exemple; tenez, parlons de cela; il y a là des travailleurs syndiqués, beaucoup de travailleurs syndiqués, qui travaillent pour des salaires conformes à ceux du Canada. Qu'arrivera-t-il de leur emploi si cette aciérie doit verser plus d'argent et que le gouvernement du Canada n'est pas disposé, ne s'engage pas à payer la note pour qu'elle demeure concurrentielle?

M. Gralewicz: Vous savez, la concurrence est une chose que je ne comprends pas très bien. Par exemple, vous ne pouvez concurrencer la main-d'œuvre de Singapour ici au Canada. Voilà ce que représente la concurrence pour moi. Si c'est ce dont vous parlez, je ne vois pas comment nous pouvons concurrencer.

M. McCain: Non, ce n'est pas cela.

M. Gralewicz: Je ne pourrais concurrencer, si j'étais propriétaire de navire, les lignes aériennes ou les chemins de fer qui sont subventionnés, à moins qu'une subvention quelconque ne me soit accordée ou une certaine forme d'adoucissement, soit sur les droits de péage de la voie maritime ou ailleurs. Je ne sais pas ce dont ils ont besoin, probablement de quelque chose que je ne connais pas et qui pourrait les aider. Je ne suis pas certain de connaître toutes les réponses: je ne sais pas vraiment quelles sont ces réponses. Toutefois, je sais qu'il faut des emplois et qu'il faut les créer. Le gouvernement a une responsabilité vis-à-vis du contribuable et non pas vis-à-vis des étrangers qui viennent ici et qui n'apportent rien au système. Je ne crois pas que ce soit une façon démocratique de faire. Je sais, en tant que contribuable, que si un marin cherche du travail, le gouvernement lui doit quelque chose. Il ne doit rien à l'étranger qui vient ici prendre mon travail, rien du tout.

M. McCain: Très bien, que doit le gouvernement par exemple à l'industrie alimentaire de la région Atlantique, le secteur des viandes surtout où les provendes arrivent par mer à un taux concurrentiel. Si nous perdons ce taux concurrentiel, qu'arrivera-t-il des agriculteurs de cette région? Je sais ce qui va se passer, ils seront placés dans une situation très marginale, s'ils ne perdent tout simplement pas leur entreprise.

M. Nuss: Le transport est un problème au Canada n'est-ce pas? Il a toujours été question de subventions. Depuis le début de la Confédération, il a toujours fallu considérer certaines choses d'un point de vue autre que économique. Il faut offrir un service, et la collectivité, tout le Canada, doit pouvoir fournir des mesures d'adoucissement aux régions qui autrement ne pourraient survivre, voilà une de ces régions. La situation des provendes affecte également les agriculteurs du Québec qui se sont aussi plaints du taux des céréales. C'est un problème à

[*Text*]

This is a nationwide problem and is the privileged situation which existed in favour of the foreign shipowner. This privileged situation is now ending and if you are coming to a situation of normalcy, then I think you have to address yourself to the question of a distribution of wealth and not to the continuation of a privileged situation which is unfair to the Canadian, that is the point.

Mr. McCain: There are Canadians at both ends of that privilege and both ends of that punishment, are there not? Those coastal industries which have been based on existing rates just may go out if the existing rates are not retained and if the government and all those concerned do not recognize that this is the case.

I am rather sensitive to the fact that every time the Maritimes have been mentioned, the government has said, "You are getting the MFRA; you are getting that subsidy; you are being treated very generously", while in fact if you look at the Canadian subsidies for transportation, the Atlantic region of Canada is not getting, on a per capita basis, as much benefit of subsidies directly and indirectly in the transportation system of Canada as all the rest of Canada is getting. So, I am very sensitive to that. We are being pushed, in the Atlantic area and in our business production in the Atlantic area, whether it is incoming or outgoing movement, to a position where the Atlantic area is going to have to say to the Government of Canada, "The subsidies which you are going to pay to keep these businesses in place has to be assured before this goes in". Do you understand my position?

I appreciate your job requirement, certainly I do. As a Canadian I could not help it, but as a person who lives on or near the Coast and whose constituency is partly on the Coast, I have to recognize at the same time the massive increment in cost which can take place. If we were talking in terms of ships of 100,000 tons and up, it is minimal, but when we are talking in terms of ships up to 10,000 tons the increment is quite alarming, is it not, because the staff required for the small ship is not much smaller than the one required for the big ship, actually.

Mr. Gralewicz: If you are working for Irving or a union company.

Mr. McCain: No, I am not talking about Irving as an individual, I am talking about the whole total structure.

• 1025

Mr. Nuss: It is not alarming, by the way, because we did these in a study on the Halidon and really it came down to, in the case of transporting automobiles from Saint John, New Brunswick to St. John's, Newfoundland, it came down to the fact that if you had a Canadian crew, an automobile would cost $5 more at the maximum if delivered in St. John's, Newfoundland.

If our social fabric is so weak that a Canadian in Newfoundland is not willing to pay $5 more for a $3,000 or $4,000 automobile to see his fellow Canadians working, then we are in a very sad state indeed. He does not have that choice. Someone said to him: "There is the automobile at $3,000" but they did not say to him: "There is an automobile at $3,005 that has provided jobs for 40 or 50 Canadians". Someone else made that decision.

The point I want to make is that it is not alarming. For each piece, it is a very small amount of money that would have to be paid in addition to the price now being paid if they were crewed by Canadians.

[*Interpretation*]

l'échelle nationale. Il y a par ailleurs la situation privilégiée en faveur des propriétaires de navires étrangers. Cette situation privilégiée est en voie de disparaître et nous connaîtrons une période plus normale. Il faudra donc vous demander s'il ne faut pas distribuer des richesses plutôt que de continuer à favoriser les situations privilégiées qui sont injustes pour les Canadiens.

M. McCain: Il y a des Canadiens aux extrêmes de cette situation privilégiée et aux extrêmes de cette situation punitive, n'est-ce pas? Les industries côtières dont l'économie se base sur les tarifs actuels feront faillite si les tarifs ne sont pas maintenus, et si le gouvernement et tous ceux qui sont concernés ne reconnaissent pas ce fait.

Je me sens un peu vexé chaque fois qu'il est question des Maritimes. Le gouvernement a dit: «Vous avez obtenu la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, vous avez des subventions, on vous traite très généreusement», alors qu'en fait, en étudiant les subventions canadiennes pour le transport, on s'aperçoit que la région atlantique du Canada ne reçoit pas, par personne, autant d'avantages, de subventions directes et indirectes du système de transport canadien que le reste du Canada. Je suis très chatouilleux sur cette question. Dans la région Atlantique et dans notre production commerciale, nous sommes poussés, vers l'intérieur ou l'extérieur, dans une position où la région Atlantique devra dire au gouvernement du Canada: «les subventions que vous devrez verser pour conserver ces entreprises doivent être assurées avant que nous acceptions». Comprenez-vous ma position?

Je sais très bien quelles sont vos exigences de travail. En tant que Canadien, je ne peux m'empêcher de les reconnaître, mais en tant qu'habitant de la Côte, et représentant d'une de ses circonscriptions, il me faut reconnaître en même temps les augmentations énormes de coûts. S'il était question de navires de 100,000 tonnes et plus, ce serait moins grave, mais il s'agit de navires de 10,000 tonnes et ces augmentations sont alarmantes, car l'équipage nécessaire pour un petit navire n'est pas beaucoup moins important que pour un gros.

M. Gralewicz: Si vous travaillez pour Irving ou pour une compagnie syndiquée.

M. McCain: Non, je ne parle pas d'Irving en tant qu'individu, mais je vois toute la structure dans son entreprise.

M. Nuss: Ce n'est pas alarmant, en réalité, car nous avons fait une étude sur l'Halidon et pour le transport des automobiles de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick à St. John's de Terre-Neuve. Nous nous sommes rendu compte qu'avec des ouvriers canadiens, une automobile coûterait $5 de plus au maximum, une fois livrée à St. John's de Terre-Neuve.

Si notre structure sociale est si faible qu'un Canadien de Terre-Neuve ne veut pas payer $5 de plus pour une voiture de $3,000 ou $4,000 pour que ses compatriotes puissent travailler, c'est vraiment triste. Il n'a pas le choix. Quelqu'un lui dit, voilà une automobile de $3,000, mais il ne lui dit pas: voilà une automobile de $3,005 qui a permis à 40 ou 50 Canadiens d'avoir un emploi. Quelqu'un d'autre a pris la décision.

Mais ce n'est pas une situation alarmante. Pour chaque article, c'est un bien petit montant à payer en surplus, si l'article est construit par des Canadiens.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Nuss. We will have to end on that note.

Mr. McCain: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McCain, I would like to have the Seafarers' stay much longer. I know many other members have some interesting questions to pose, but unfortunately we are a little short of time. We do have another set of witnesses to appear before us. I would like to thank you very much, Mr. Gralewicz and Mr. Nuss, for appearing this morning. It has been most interesting.

Mr. Gralewicz: Thank you kindly.

The Chairman: I would ask the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers to come to the front. We have Mr. Nicholson, National Vice-President, Mr. L. K. Abbott, Atlantic Region Vice-President, and Mr. J. Wynter, Legislative Director.

Welcome to our Transport Committee gentlemen. Mr. Nicholson, do you have a short statement that you would care to make before we proceed with the questioning?

Mr. D. Nicholson (National Vice-President, The Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers): Yes, thank you, Mr. Chairman and honourable gentlemen. We do not have a written submission. I will attempt to keep my comments brief. I realized, as I was sitting there looking at the clock, that they are going to become even more brief. There are a number of points that we would like to mention at the outset and perhaps we can attempt to get our point of view across. In the time permitted to us, we will be able to express them rather than leave them hanging in the air.

We certainly thank the Committee for the opportunity to be here and to express our point of view. The Brotherhood represents some 6,000 seamen in Canada. Most of these are working on a year round basis. They are involved in ferry services on the east coast, in the fishing industry and in the tugboat industry. Some are in passenger cruise service and also in harbour work. On the Great Lakes, we have a lesser number of people working and also on the west coast in cruise ships and in tugs. We also have some 1,400 people engaged in the St. Lawrence Seaway, which is closely allied to the Canadian deep sea and lake shipping industries.

It is not our purpose today to get involved in a situation where one phase of transportation is competing against another. Our philosophy has always been that transportation is Canada's number one industry and that to have an efficient industry of that type to serve the needs of Canadians, it must be an integrated industry. Any steps taken in any one segment or in any one part of that industry must be viewed and considered against the purposes, obligation and responsibilities of the industry as a whole.

One of the things that we are concerned about of course, which the SIU touched upon, is the matter of foreign ships. In our opinion, foreign ships and the word 'foreign' should be clearly established to mean any other ship or any other state—any state or any ship other than the Dominion of Canada. In short, I think the exclusiveness of the thing should be universal. In other words, if it is not Canadian, then it is foreign.

[*Interprétation*]

Le président: Je vous remercie, monsieur Nuss. Nous devons terminer sur cette note.

M. McCain: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur McCain, j'aurais aimé que les représentants du Syndicat international des marins canadiens puissent demeurer plus longtemps. J'ai bien d'autres questions intéressantes à leur poser, mais malheureusement nous avons peu de temps. Il y a un autre groupe de témoins qui doit comparaître ce matin. J'aimerais tout d'abord remercier M. Gralewicz et M. Nuss d'être venus ce matin. Ce fut très intéressant.

M. Gralewicz: Nous vous remercions sincèrement.

Le président: Je demanderais aux représentants de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des Transports et autres ouvriers de s'avancer. Nous accueillons M. Nicholson, vice-président national, M. L. K. Abbott, vice-président de la région Atlantique et M. J. Wynter, directeur législatif.

Je vous souhaite la bienvenue au Comité des transports, messieurs. Monsieur Nicholson, avez-vous une courte déclaration à faire avant les questions?

M. D. Nicholson (Vice-président national Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers): Oui, je vous remercie, monsieur le président, messieurs. Nous n'avons pas d'exposé écrit, mais je vais tenter brièvement de vous donner mes commentaires, je réalise qu'ils seront très courts en regardant l'horloge. Il y a quelques sujets que j'aimerais mentionner au départ afin de vous faire connaître notre point de vue. A cause du temps qui nous est alloué, nous pourrons les exprimer.

Nous remercions sincèrement les membres du Comité qui nous donnent cette occasion d'exprimer notre point de vue. La Fraternité représente quelque 6,000 marins au Canada, dont la plupart travaillent toute l'année. Ils sont employés dans des services de traversier sur la côte est, dans l'industrie de la pêche et sur les remorqueurs. Nous avons un moins grand nombre de marins qui travaillent sur les Grands lacs et également sur la côte ouest à bord de remorqueurs et de navires de croisière. Nous avons aussi quelque 1,400 personnes sur la Voie maritime du Saint-Laurent qui travaillent en collaboration étroite avec les industries canadiennes de la pêche en haute mer et de la navigation sur les lacs.

Nous n'avons pas l'intention aujourd'hui de discuter de situations où pour une phase du transport nous sommes en concurrence avec d'autres. Nous avons toujours cru que le transport est l'industrie principale au Canada et, pour avoir une industrie efficace, il faut répondre aux besoins canadiens; il faut que ce soit une industrie intégrée. Toute mesure prise dans un secteur donné, ou dans une partie quelconque, de cette industrie, doit être considérée dans l'optique de cet objectif, de cette obligation et des responsabilités de l'ensemble de l'industrie.

Une des choses qui nous inquiètent beaucoup évidemment, comme le Syndicat international des marins canadiens l'a mentionné, c'est cette question des navires étrangers. A notre avis, il faudrait définir clairement ce mot «étrangers» pour signifier tout navire ou tout État autre que le Dominion du Canada. En résumé, l'exclusivité doit être universelle. Autrement dit, si ce n'est pas canadien, c'est étranger.

[*Text*]

I think we have to look at some of the economic things—regional groupings and trade—that are taking place in the world, such as Britain joining the ECM. Certain regional agreements that are being made in Asia and in Africa and places like that, and as Canadians we have to look at the effect of that upon us. Shipping is a very important part of our world trading pattern and therefore these things that happen with respect to the ECM must have an impact on Canada.

• 1030

In a sense we must perhaps view ourselves in some sort of isolation from the former informal relationships that we had. We agree with the ending of, or the government's withdrawal from, the reciprocal agreements with other Commonwealth countries in that particular light. We are certainly not against the Commonwealth, but if it is inevitable that trading patterns with Britain and other countries in the Commonwealth will be influenced by such matters as membership in the ECM, then we cannot remain oblivious of these facts.

Also, with respect to permits, we feel that when permits are granted to a foreign ship, all possible notification of the need for certain shipping capacities or facilities should be made available to Canadian companies, that they should be put on notice or alerted at the earliest possible time. We would like to see some attention to that point in the legislation that this Committee and the House are considering. We believe there is an impossible situation if a Canadian Shipping company is informed at the eleventh hour that a permit is being made available to a foreign shipping interest. We do not think this gives that company the opportunity to react, and therefore it may be that Canadian jobs that otherwise could be available will not be available.

We believe too that when a permit is granted the employees or the workers on that ship should be required to have landed immigrant status and should be required to have work permits, the same as would be the case in a shoreside industry. We think it is certainly not consistent that an employer in Canada obviously cannot go to a foreign country and import cheap labour to compete against an industry in Canada and then when these people, who have perhaps never become Canadian citizens, return home, the damage has been done and certain standards have been lowered.

We are worried about the aspects here of an old theory called mercantilism, which operated in Britain some 150 years ago and in other European countries. Of course, as many of you gentlemen know, the theory of mercantilism was that if you could reduce labour costs to the irreducible minimum, then that gave you an advantage over your competitors. In short, if all other factors were equal and labour costs could be reduced to the irreducible minimum, then you had an advantage your other competitors did not have.

We would hate like the very devil to see any sort of quasi-acceptance of that philosophy in this country, particularly with respect to our merchant marine operations. So on that basis we suggest that when a permit has to be granted, after every opportunity has been given to Canadian Shipping companies to expand and protect their operations and to provide the maximum employment to Canadi-

[*Interpretation*]

Je pense qu'il faut regarder de plus près l'aspect économique des groupes régionaux et du commerce qui se fait dans le monde, par exemple, la Grande-Bretagne qui fait partie du Marché commun européen. Il existe certains accords régionaux en Asie, en Afrique et ailleurs, et nous devons les étudier pour savoir comment cela peut toucher les Canadiens. Le transport maritime occupe une place importante dans notre commerce extérieur et ce qui concerne le Marché commun européen fait sentir ses résultats au Canada.

Nous devrons peut-être nous écarter des relations plutôt officieuses que nous entretenions auparavant. Nous ne nous opposons pas à ce que le gouvernement mette fin à ces accords réciproques avec d'autres pays du Commonwealth. Ce n'est pas que nous nous opposions à l'idée du Commonwealth, mais s'il est inévitable que nos relations commerciales connaissent un changement à cause des relations qui peuvent exister entre les pays du Marché commun, nous ne pouvons pas fermer les yeux.

En, ce qui concerne les permis, nous croyons que les sociétés canadiennes de transport maritime devraient être averties dès que possible lorsqu'il est question d'en accorder un à un navire étranger. Nous aimerions bien que ce Comité et la Chambre se penchent sur cette question grâce au présent projet de loi. La situation devient intenable si on accorde un permis à des intérêts de transport maritime étrangers et que les sociétés canadiennes n'en sont informées qu'à la dernière minute. Nous ne croyons pas que ce soit avantageux pour les sociétés canadiennes; elles ne peuvent pas réagir à temps et ce sont des Canadiens qui perdent des emplois éventuels.

Lorsqu'il est question d'accorder un permis, nous croyons aussi qu'il serait bon d'exiger que les employés ou les marins du navire aient le statut d'immigrant reçu et obtiennent des permis de travail comme ce serait le cas pour quelqu'un qui voudrait travailler à terre. Il n'est pas logique qu'un employeur canadien ne puisse aller recruter de la main-d'œuvre à bon marché dans des pays étrangers pour améliorer sa position concurrentielle au Canada, mais que ces gens, qui n'ont peut-être jamais demandé la citoyenneté canadienne, puissent retourner chez eux après que le mal a été fait et que les normes ont souffert de leur presence ici.

Nous nous inquiétons de certains aspects du mercantilisme, théorie qui avait cours en Grande Bretagne et dans d'autres pays européens, voici 150 ans. Évidemment, comme la plupart d'entre vous le savez, il s'agit de réduire les coûts de la main-d'œuvre le plus possible, ce qui vous donne un avantage sur vos concurrents. En d'autres termes, tous les autres facteurs étant égaux, la main-d'œuvre à bon marché vous permettait d'écraser vos concurrents.

Nous n'aimerions pas du tout que cette théorie soit même quasi-acceptée ici, surtout lorsqu'il est question de notre marine marchande. Donc, après avoir tout fait pour protéger les sociétés canadiennes de transport maritime et les emplois des travailleurs canadiens, s'il faut accorder un permis à des sociétés étrangères, il serait bon que ces sociétés, naviguant dans les eaux canadiennes, respectent

[*Texte*]

an workers, the operation that is allowed to operate in Canadian coastal waters will be subject to the same regulations that occur with respect to employees in shoreside-based industries.

So on those matters we are at one with the SIU and certainly we agree with them. The thing, though, that concerns us very much here—and perhaps I should deal with a matter that Mr. McCain has brought up—is that we are a little concerned that no cost-benefit analysis had been made with respect to the questions of certain industries in the Atlantic region. We do not think whether or not the labour price in Canada is cheaper than the comparable labour price in some foreign country. We do not think that should be the only criterion by which this legislation is judged, nor should it be the intent. We think, if there has to be some compensation, then the compensation to the industries that are affected should take some form other than a wage-subsidy. The difficulty is, of course, that transportation costs on most ships are not of sufficient influence to affect substantially the price of the product. For instance, on a ship of around 70,000 tons, the daily cost of operating that ship is around $50,000, and the wages of the crew members are an insignificant portion of that cost.

• 1035

Now it may be that as the size of the ship increases, the wage ratio cost therefore becomes a little more significant, but in most respects, the studies that we have seen have indicated that transportation costs do not substantially affect the vast majority of Canadian goods which are priced in some other country to a point of delivery.

In gypsum, other factors had to be considered. I was glad Mr. McCain mentioned gypsum. The type of gypsum that the international market obtains in the Atlantic region is a different type of gypsum that is not procurable from any other source in the world at a competitive price, despite the fact that the people who mine gypsum in Jamaica work at insignificant rates compared with the rates that are paid in Nova Scotia in a comparable industry. Our gypsum is shipped from Hantsport or Dartmouth. The quality of the gypsum, the tremendous supply, and the means by which it is produced, create a situation where any small additional transportation costs that are added could not possibly affect our international trading position.

There may be problems for certain industries—and we are very sensitive to them. But the answers to those problems are not to be found in not having a Canadian Merchant Marine, because we might well find ourselves in the position, at some future date, where we will have a boycott by the small and insignificant shipping nations of the world applied against Canada, which will affect our trade. We might be held up in the same way the Arabs have held us up in the price of oil. They may have started something. The countries of the world in which ships are registered could well form a cartel, just as the oil-producing nations of the world have done. I believe this must be one of the things the Canadian government should keep in mind.

We are quite pleased that this legislation is progressive legislation. It is beginning to move in the direction of setting marine standards that are comparable to most Canadian standards which, we are happy to say, are very high. However, we are concerned that these standards

[*Interprétation*]

les mêmes règlements, vis-à-vis de leurs employés, que toute autre industrie située à terre.

Nous sommes du même avis que le Syndicat international des marins à ce sujet. Nous avons les mêmes études que M. McCain. Aucune analyse de rentabilité n'a été faite en ce qui concerne certaines industries de la région de l'Atlantique. On ne pense même pas que la main-d'œuvre canadienne puisse coûter moins cher que la main-d'œuvre d'un pays étranger. Nous ne croyons pas qu'on doive se servir de ce seul critère pour juger de cette loi. S'il doit y avoir compensation aux industries touchées, cela ne devrait pas se faire sous forme de subvention salariale. Évidemment, le problème est le suivant: le transport maritime ne coûte pas assez cher pour avoir une grande influence sur le prix du produit. Par exemple, il en coûte environ $50,000 par jour pour faire naviguer un bateau d'environ 70,000 tonnes et les salaires versés aux marins ne se montent qu'à une infime portion de ce chiffre.

Il se peut que le rapport entre le salaire et les coûts change en fonction du tonnage du navire, mais les études tendent à démontrer que les coûts de transport n'ont pas beaucoup d'influence sur le prix des biens canadiens expédiés à l'étranger.

Dans le cas du gypse, il y a d'autres facteurs. Je suis heureux que M. McCain ait soulevé la question. Le gypse vendu sur les marchés internationaux et qui vient de la région de l'Atlantique est un produit particulier qu'on ne trouve nulle part au monde à un prix concurrentiel même si les mineurs de la Jamaïque travaillent pour un salaire dérisoire comparé à ce qui se paie en Nouvelle-Écosse. Notre gypse est exporté de Hantsport ou Dartmouth. La qualité de ce gypse, les réserves énormes et son mode d'extraction créent une situation telle qu'une légère augmentation des coûts de transport ne nuirait absolument pas à son exportation.

Cela pourrait créer certaines difficultés pour certaines industries, nous en sommes conscients. Mais la réponse à ces problèmes n'est pas de faire disparaître la marine marchande canadienne, car à l'avenir, nous pourrions nous heurter à un boycottage de la part des petites nations insignifiantes qui accordent des permis de transport maritime à tort et à travers et cela pourrait nuire au commerce canadien. On pourrait essayer de nous faire chanter comme l'ont fait les Arabes avec leur pétrole. Ils sont peut-être à la fine pointe du progrès en ce domaine. Les pays du monde où les navires sont enregistrés pourraient former un cartel comme l'ont fait les pays producteurs de pétrole. Je crois que le gouvernement canadien ne devrait pas négliger cette éventualité.

Nous croyons que le présent projet de loi annonce le progrès. On songe enfin à établir certaines normes maritimes qui se comparent aux autres normes canadiennes qui, nous sommes heureux de le noter, sont très élevées. Ces normes sont exemplaires en matière de sécurité, de pollu-

[*Text*]

may be setting examples of safety, pollution, and so on, for the Canadian shipping industry and which affect both management and labour on either side of that industry. We would be very concerned if these standards were permitted to be eroded by, let us say, floating foreign sweatshop competition within the jurisdiction.

We are happy, too, that the matter of jurisdiction has been fairly well clarified by the legislation. There have been many quarrels over provincial or federal jurisdiction and we think that particular ghost has been laid to rest. The legislation itself is a progressive move forward, but if these same standards are not imposed upon foreigners doing business in Canada, if these floating sweatshops are permitted to come into this country, we are concerned that some harm will be done to the shipping interest and the employee interest in this country.

We think therefore the kinds of thing we suggested should be imposed along with other standards which may be done through the Labour Code and some other apparatus.

• 1040

The Chairman: Excuse me, Mr. Nicholson. I hate to interrupt. It is a very interesting statement, but we do have some questioners and we should give them an opportunity.

Mr. Nicholson: I realize that, Mr. Chairman.

The one thing we are concerned about is the matter of ships which come into Canada where the shipping company itself has defrauded the sailors on that ship from the wages they have agreed upon when these people have signed their articles or signed a contract that is not lived up to. We have had ships arrested in this country two years ago when an ITF agreement, for instance, was signed. When the ship left Sweden, when the first port they touched was Spain, when the sailors were put ashore and fired and the company did not pay them, the company then hired another crew. They did not pay them the rates they agreed upon.

They landed in Montreal. We had the ship arrested in Quebec. There was a sum of around $20,000 posted as a bond. The ship has since departed. The case has not yet been held in court. It will be impossible to get any of these foreign seamen back to give evidence if and when the case is held. We think this is something that the Committee ought to consider.

Again it is a measure of protecting Canadian standards. We think this ought to be considered by the Committee and perhaps some more expeditious form of attaining justice for these people under the Canadian jurisdiction might be instituted. Perhaps a commission or a commissioner or someone of that type who can look into these things so as to—the law now for these purposes is inoperative.

The point is that a foreign shipowner can defraud his crew. He can put them ashore. A suit can be lodged under the Canadian judicial system and the whole effect of this is simply negated by the process of law itself. These are the kinds of thing we would like the Committee to consider. Thank you, Mr. Chairman. I am sorry if I ran a bit overtime.

[*Interpretation*]

tion et de tout ce qui concerne le transport maritime canadien, et on touche à la fois l'employeur et l'employé. Il serait malheureux de dévaloriser ces normes en ouvrant nos eaux territoriales à la concurrence de véritables bagnes flottants.

Nous sommes heureux aussi de la façon dont la juridiction a été clairement définie par le législateur. Il y a eu bien des querelles concernant les compétences fédérales et provinciales et nous croyons que cette question est enfin réglée. La loi elle-même est un progrès, mais si on n'impose pas les mêmes normes aux étrangers qui font commerce au Canada, si ces bagnes flottants ne sont pas interdits de séjour, nous craignons qu'on ne fasse tort au transport et aux employés de notre pays.

Nous pensons donc que l'on devrait imposer les normes que nous avons suggérées, entre autres, en modifiant le Code du travail ou par quelque autre intermédiaire.

Le président: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Nicholson. Votre déclaration est fort intéressante, mais certains députés ont demandé la parole, et nous devrions leur permettre de poser leurs question.

M. Nicholson: Je comprends, monsieur le président.

Ce qui nous inquiète également dans le cas des navires entrant au Canada, c'est la situation suivante: il arrive que la compagnie d'expédition elle-même ait refusé de payer aux marins du bateau les salaires qu'elle avait convenu de leur verser à la signature du contrat; le contrat n'est donc pas respecté. Nous avons réussi à faire arrêter les bateaux entrés au pays il y a deux ans, lorsqu'un accord a été conclu avec la Fédération internationale des ouvriers du Transport. En effet, lorsque le bateau en question a quitté la Suède et a touché l'Espagne à sa première escale, il a licencié les marins, ne les a pas payés et a embauché un autre équipage. En fait, la compagnie ne leur a pas versé le salaire qu'elle avait accepté de leur donner.

Le bateau a ensuite fait escale à Montréal, et nous l'avons arraisonné à Québec. On a exigé une somme d'environ $20,000 de cautionnement. Le bateau a depuis repris la mer, bien que l'affaire n'ait pas encore été portée en cour. Il sera impossible de faire venir au Canada quiconque parmi les marins étrangers, pour venir témoigner, si jamais le cas est porté en cour. Le Comité ne devrait pas oublier que des choses de ce genre se produisent.

Il s'agit, encore une fois, de faire respecter les normes canadiennes. Il devrait être possible pour le Comité d'envisager une formule un peu plus expéditive de rendre justice à tous les marins aux termes de la juridiction canadienne. Il faudrait peut-être nommer une commission ou un commissaire qui puisse faire enquête dans des cas de ce genre, car pour l'instant, la loi est inopérante.

N'oublions pas qu'il est possible actuellement à un propriétaire de navire étranger de spolier son équipage. Il peut même les faire descendre à terre de façon définitive. Il est évidemment possible en vertu du système judiciaire canadien d'intenter des poursuites, mais une telle mesure est tout simplement annulée par le processus de la loi même. Nous aimerions que le Comité étudie la situation. Je vous remercie, monsieur le président, et je m'excuse d'avoir parlé trop longtemps.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Nicholson. I have Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would like to welcome these witnesses to the Committee. I am very pleased to hear their general support for the legislation. Of course we are glad to have their thoughts with respect to areas where the bill might be strengthened.

Maybe this is following along in the vein Mr. McCain started. I was interested in our witness' last comments on the issue of a requirement that Canadian goods be carried in Canadian ships, or at least a certain percentage of them. A suggestion came to my attention, not from your organization but from a number of individuals, that sort of touches home with me because it affected wheat and grain transportation. I would be interested in your thoughts on that subject.

The idea was presented that a Canadian governmental institution such as the Canadian Wheat Board should be required to move a certain percentage of its goods, namely grain in international trade, in Canadian bottoms. That I suppose from a shipping point of view may be a desirable thing, but the prices for those grains are really established in a world market over which Canada has little or no control and really quite a small degree of influence because of the size of our competitors. The direct burden of that cost would fall upon the Canadian Wheat Board and very directly upon the western grain producer.

I am wondering if that is not a substantial concern for us in discussing this kind of problem. I think that may have been something Mr. McCain had in mind with respect to the Atlantic region, and it is obvious that in this situation it can bear very directly on the Prairies or any other part of Canada. I would be interested in your comments on that particular point.

The Chairman: Mr. Nicholson.

Mr. Nicholson: Could I defer to my fellow Maritimer, Mr. Abbott?

• 1045

The Chairman: Mr. Abbott.

Mr. L. K. Abbott (Atlantic Region Vice-President, The Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers): Thank you, Mr. Chairman. We, of course, support the Darling report on shipping. In his report, he very clearly came out in favour of a 40-40-20 haulage of goods. We support this very much; that is, 40 for the foreign companies, 40 for the Canadian and 20, which is flexible. We believe the grain could be hauled, certainly on this basis, for a number of years until it was fully established under the Canadian merchant marine.

Mr. Goodale: Do you see a significant burden falling on the farmer in that equation?

Mr. Abbott: I do not think there could be an additional burden on them. There is a burden on them now in the haulage of grain, both from the east coast and from the west coast by the shipping. We think this would ease off that type of operation and, perhaps, would make it more competitive and would give them a better deal.

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Nicholson. Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je souhaite la bienvenue aux témoins. Je suis très heureux de voir qu'ils appuient en général, le projet de loi. Nous sommes heureux également d'avoir entendu leurs suggestions au sujet des sections du bill qui pourraient être améliorées.

Je continuerai dans le même ordre d'idées que M. McCain en disant que les derniers commentaires du témoin proposant d'imposer que les produits canadiens soient transportés par des bateaux canadiens, du moins dans un certain pourcentage, m'ont fortement intéressé. J'ai déjà reçu une suggestion—non pas de votre organisme, mais d'un certain nombre de personnes—qui me touche de près parce qu'elle portait sur le transport du blé et du grain. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

On m'a suggéré qu'il faudrait exiger des institutions gouvernementales canadiennes, comme la Commission canadienne du blé, qu'elles transportent un certain pourcentage de leurs produits, surtout le grain destiné au commerce international, dans des navires canadiens. C'est une très bonne idée du point de vue de l'expéditeur, mais n'oublions pas que le prix des grains est déterminé par le marché mondial sur lequel le Canada n'a que peu de contrôle et sur lequel le Canada n'influe que très faiblement à cause de l'importance de nos concurrents. Le fardeau direct de ce coût reviendrait à la Commission canadienne du blé et encore plus directement aux céréaliculteurs de l'Ouest.

Je me demande si ça ne devrait pas être là notre première préoccupation. Peut-être M. McCain y a-t-il déjà songé pour ce qui est de la région de l'Atlantique? Il est évident que dans ce cas, le problème toucherait directement les Prairies ou tout autre partie du Canada. Qu'en pensez-vous?

Le président: Monsieur Nicholson.

M. Nicholson: Puis-je demander à mon collègue des Maritimes, M. Abbott, de répondre?

Le président: Monsieur Abbott.

M. L. K. Abbott (vice-président de la région Atlantique, Fraternité canadienne des cheminots, employés des Transports et autres ouvriers): Merci beaucoup, monsieur le président. Notre Fraternité appuie naturellement le rapport Darling sur l'expédition des marchandises par mer. Le rapport Darling a très clairement précisé qu'il était en faveur de frais de transport des biens distribués selon la répartition 40-40-20, ce que nous approuvons tout à fait, c'est-à-dire 40 pour les entreprises étrangères, 40 pour les entreprises canadiennes et 20, pourcentage qui pouvait être réparti selon l'entreprise. En effet, pendant plusieurs années, on pouvait transporter le grain, aux termes de cette répartition, jusqu'à ce que la Marine marchande du Canada soit complètement établie.

M. Goodale: Pensez-vous que l'agriculteur sera touché considérablement par cette répartition?

M. Abbott: Je ne pense pas que cela se traduira par un coût additionnel pour lui. Il doit déjà faire face à certains coûts de transport du grain, pour l'expédition à partir de la Côte Est comme à partir de la Côte Ouest. Nous pensons que la solution proposée plus haut assouplirait ces expéditions, tout en les rendant plus concurrentielles et en avantageant les agriculteurs.

[*Text*]

Mr. Goodale: I suppose it is a matter that is open to some debate and, I think, is of some concern to us who may have to grapple with that question in the future. I would just like to deal technically with the point you were mentioning first, Mr. Nicholson, about the provision of permits to foreign vessels and the notice that would be required.

Do you have something specific in mind there? Could you be a little more concrete about what you see being required to give Canadians advance notice—adequate notice—so that they might adjust to the situation?

Mr. Nicholson: Yes, the present situation is that notice is given—I think it is over the period of a year—and the five-year period runs after that year has elapsed, if my understanding is correct. This makes an aggregate period of six years.

What we are thinking of is that these trading situations do not develop overnight. I am sure that our ministry of trade and industry and other apparatus we have are quite aware well in advance of future trading patterns. We feel, in a number of cases, that a permit has been granted to a foreign company when, if sufficient advance notice had been given to a Canadian operation, that service could have been supplied by routing ships and so forth.

Someone said earlier a ship is not like a bus. You do not suddenly say call at Halifax rather than at Bell's Corner. We feel that if some greater consideration were given to that, it will be more encouraging for investment in the Canadian industry.

Mr. Goodale: I see. I know the time is limited, Mr. Chairman. I will leave it at that. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Watson.

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank Mr. Nicholson, Mr. Gralewicz and Mr. Nuss for their presentations. They have opened up a number of areas for the Committee to take a closer look at.

There was criticism from both the Seafarers and yourselves regarding the granting of permits and licences to people requiring the use of ships in the coastal trade. It strikes me that in certain circumstances, at least which I could envisage, the 60-day waiting period suggested by the Seafarers may be a bit long. I am sure that sometimes there is a requirement for the movement of goods that develops very quickly. It is necessary, if the people wanting to move the goods are going to make the transaction, that they are able to tell the people wanting to buy the goods that they can move them quickly. Otherwise, the whole transaction would collapse.

There are certainly situations where short notice is required. I wonder, have either you or the Seafarers looked at the possibility of establishing some kind of a central registry, or at the government's doing this, so that all available Canadian ships would be listed in such a way that a person seeking their services would have immediate access to what is available.

[*Interpretation*]

M. Goodale: On pourrait certainement débattre la question pendant quelques temps, et cela pourrait être d'un grand intérêt pour tous ceux d'entre nous qui auront à revenir sur cette question plus tard. J'aimerais revenir à un problème technique que vous avez soulevé, monsieur Nicholson, c'est-à-dire la disposition prévoyant les permis accordés aux navires étrangers et l'avis qui serait exigé de leur part.

A quoi songez-vous en particulier? Pouvez-vous nous donner un exemple de ce qui vous semblerait un avis suffisant envoyé au préalable que les navires accepteraient sans difficulté?

M. Nicholson: Je pense qu'à l'heure actuelle, on donne un avis pour un an et que la période de 5 ans commence à la fin de cette année-là. Ainsi, il s'agit d'une période totale de 6 ans.

Nous prétendons cependant que de telles transactions commerciales ne se mettent pas sur pied en une nuit. Je suis certain que notre ministère du Commerce et de l'Industrie et d'autres organismes gouvernementaux sont déjà au courant des modes futurs de transactions commerciales. Nous estimons que, dans plusieurs cas, on a accordé un permis à une entreprise étrangère alors que, si l'on avait prévenu à l'avance une entreprise canadienne, le service en question aurait pu être rempli par des navires déjà en service simplement par un changement de trajet.

Quelqu'un a déclaré plus tôt qu'il ne fallait pas comparer un navire à un autobus. On ne peut soudainement décider d'appeler à Halifax plutôt qu'à Bells Corner. En tenant compte de cela, nous pourrions encourager les gens à investir dans l'industrie canadienne.

M. Goodale: Je vois. Monsieur le président, je sais que mon temps est limité. J'en resterai donc là. Merci.

Le président: Merci, monsieur Goodale. Monsieur Watson.

M. Watson: Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier M. Nicholson, M. Gralewicz et M. Nuss de leur présentation. Ils ont soulevé plusieurs questions que le Comité aimera étudier de plus près.

Votre organisme ainsi que le Syndicat international des marins canadiens a critiqué le fait que l'on accordait des permis et des autorisations à tous ceux qui avaient besoin d'utiliser des navires pour le commerce côtier. Il me semble que dans certains cas, du moins, la période d'attente de 60 jours que propose le Syndicat des marins soit un peu trop longue. Je suis sûr que la question de transport de biens peut parfois se soulever à très court terme. Il est nécessaire pour ceux qui veulent expédier des biens et conclure un marché d'avertir les acheteurs éventuels de leurs biens qu'ils peuvent les expédier rapidement. Sans quoi, il est probable que le contrat ne sera pas conclu.

Par conséquent, le préavis est parfois très court. Votre association ou celle des marins a-t-elle envisagé la possibilité de former un genre de registre central, ou de laisser le gouvernement l'établir, qui énumérerait tous les navires canadiens disponibles pour que, si quelqu'un recherche les services d'un expéditeur maritime, il puisse avoir accès immédiat à tous ces noms?

[*Texte*]

It seems to me that there is some possibility of setting up a system here that would do what you people want. Has there been any discussion of this? Is there any indication that this would work?

The Chairman: Mr. Abbott.

• 1050

Mr. Abbott: There is a difference of opinion between shipowners on that very question. I know one company for instance, Gulf Oil, that says they have a registry they can call on any time they wish to have ships. We were talking then of the bare boat charter, that is, chartering the ship and not the crew and man them with Canadian crews, while other companies have said that they do not know of any kinds of these ships, but what we did establish was that the other companies had not tried to find that type of centre where ships could be available. So, we believe they are available and they could be had within a short period of time very easily.

Mr. Watson: Is this the sort of thing you feel the government should attempt to do, the Department of Transport, in some way?

Mr. Abbott: From our point of view, of course, we discourage this type of thing, because what we are looking for is security of operation in ships. A foreign ship owner will only operate his ship so long as it is making money for him. As soon as the money is not there, then the shipowner backs out.

I might give you one prime instance of this. There was a ship by the name of the *Travetal*, a foreign ship, that came in to run automobiles between Halifax, Nova Scotia, and St. John's, Newfoundland, and for some reason or another very early in the morning it slipped out of Halifax without clearance by customs or anyone and its next port was Boston, and from there it disappeared to Europe and has not been heard of since. The service that the company had chartered to carry automobiles from Halifax to St. John's just disappeared.

We have other instances of it, of course, that we could quote to the Committee if there were time. There is another instance in Mr. Forrestall's jurisdiction of the *Prince of Fundy*, which is a Swedish ship that runs between Yarmouth, Nova Scotia, and Portland, Maine, and it is going to pull out on December 31 and is not going to come back in operation until the spring, which leaves that service completely without operation. So, we believe in a Canadian operation.

Mr. Watson: I was interested in Mr. Nicholson's comments regarding the slave labour conditions that I am sure often exist on ships that are chartered here for our coastal trade. Is there a procedure yet whereby a representative of the Department of Labour goes on board every such ship coming into our ports? I presume you would recommend that such a procedure bet set up, if one does not exist.

Mr. Nicholson: Yes. What we are recommending or suggesting is that some more expeditious manner of obtaining justice be considered, and particularly in the light of the circumstances that prevail in the situation. At the present time what we do—and it is not the best way of doing it—on the West Coast is that we simply do not handle that ship. In other words, a boycott occurs. On the East Coast we attempt to have the ship arrested. The direct-action boycott system, which really to some extent inflicts some damage on the customer, on the shipper, through no fault

[*Interprétation*]

Peut-être est-il possible d'établir un système qui répondrait aux désirs du public? Y a-t-on pensé? Un tel système pourrait-il avoir de bons résultats?

Le président: Monsieur Abbott.

M. Abbott: Il y a divergence d'opinions entre les armateurs eux-mêmes à ce sujet. Par exemple, la société *Gulf Oil* a déclaré qu'elle pouvait obtenir un certificat d'immatriculation pour un navire à n'importe quel moment. Il s'agit d'une location de navire et non d'équipage, puisque l'on engage des équipages canadiens sur ces navires. Toutefois, d'autres sociétés ont déclaré qu'elles n'étaient pas au courant de tels arrangements. Cependant, il semble que les autres sociétés n'ont pas fait d'effort afin de trouver le centre où de tels navires étaient disponibles. Donc, les navires sont disponibles et l'on pourrait les louer dans un bref délai.

M. Watson: A votre avis, s'agit-il d'une des responsabilités du ministère des Transports?

M. Abbott: Bien entendu, nous tentons de mettre fin à ce genre d'arrangements, puisque nous cherchons à promouvoir la stabilité dans le domaine de la navigation. En effet, un armateur étranger n'assurera la navigation maritime que dans la mesure où il fait des bénéfices. Dès que les bénéfices cessent, l'armateur étranger laissera tomber.

Je peux vous fournir un exemple frappant. Un navire étranger, le *Travetal*, assurait la livraison d'automobiles en faisant la navette entre Halifax en Nouvelle-Écosse et St. John à Terre-Neuve. Pour une raison qui m'échappe, le *Travetal* a quitté Halifax un matin sans avoir reçu l'autorisation des douaniers ou de quiconque. Le navire s'est ensuite rendu à Boston et est rentré en Europe, sans donner de nouvelles. Le service de livraison d'automobiles entre Halifax et St. John est donc tombé à l'eau, littéralement.

Il y a d'autres exemples que je pourrais vous citer si nous en avions le temps. Par exemple, dans la circonscription de M. Forrestall, un navire suédois, le *Prince of Fundy*, assure le service entre Yarmouth en Nouvelle-Écosse et Portland dans le Maine. Ce navire cessera ce service le 31 décembre et le reprendra au printemps. Pendant ce temps, il n'y aura pas de service entre ces deux villes. Nous ferions donc confiance à une société canadienne.

M. Watson: J'ai été vivement intéressé par les commentaires de M. Nicholson sur les conditions d'esclavage qui existent très souvent à bord des navires qui ont été loués pour assurer le commerce le long de nos côtes. Pourriez-vous me dire si un représentant du ministère du Travail monte à bord de chaque navire qui accoste dans nos ports? Si de telles dispositions n'ont pas encore été prises, je suppose que vous allez les recommander.

M. Nicholson: Oui. Nous recommandons que l'on mette au point un mécanisme beaucoup plus expéditif en vue de rendre justice aux parties en cause, compte tenu des circonstances qui prévalent à l'heure actuelle. Sur la côte Ouest, nous refusons de décharger ces navires; en d'autres termes, nous boycottons ces navires. Sur la côte Est, nous tâchons de les faire saisir. Le système direct de boycottage, qui nuit involontairement au client et à l'armateur, est la façon la plus efficace et la plus rapide d'obtenir quelque justice pour les travailleurs en question. Les

[*Text*]

of their own, seems to be the most direct and expeditious way of obtaining some rights for the workers concerned. I suggest to the members of this Committee that they would not believe what occurs on some of those ships. It is a disgrace to have them in Canadian ports and to be involved in Canadian operations. It is simply incredible.

Mr. Watson: Do you not feel, though, that the Department of Labour should send somebody on every such ship that comes into our ports?

Mr. Nicholson: This might be one way of handling it, if you were armed with sufficient powers to issue an order and the ship would not be permitted to leave that port until the order is complied with, but under the present situation they post a bond and then the matter is handled in the courts, and it sometimes goes on for three years. By that time you simply cannot get those people back. If some provision were made whereby a commissioner had the power to issue an order and that payment had to be made before the ship left port, if that could occur, I think that would be it.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. I ask that the questions and answers be as brief as possible. I still have the names of four questioners and we have about six minutes left. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I am fully in sympathy with the desire to employ as many Canadians at the best possible income as can be arranged. I am very interested and I have enjoyed the presentations of our two union groups very much.

• 1055

There are times when markets are not resilient and cannot absorb additional costs. I am thinking particularly of the wood industry at this moment. Sometimes, it is very static in its return to the manufacturer or to the woodcutter, or to the woodlot owner. The wood people are trying to organize at the cutting level in New Brunswick at the moment.

Where is this to be absorbed? Is the woodcutter, who is trying to organize at the moment, going to take less, or is the woodlot owner going to take less to absorb these differences if we have, as a result of this bill, an increment in freight costs? If there is a benefit accruing to one group, can you foresee a detriment accruing to another group whose standard of living may be declining?

The Chairman: Mr. Nicholson?

Mr. Nicholson: Yes, I will try to answer very briefly, Mr. McCain, by saying really there is no precise answer I can give except that I do not agree that Canadian seamen should be denied opportunities for employment and should be the only ones who are denied. I think it is a responsibility that all of those involved should share and should make some contribution to. We should not simply let the people who work on shore get their cut of the pie, and then when we come to the seamen say "Sorry, the plate is empty; there is no pie left". I do not think that is the answer.

Mr. McCain: Yes, but I do not think the guys who work on shore should have to take less, and they may inevitably have to in some instances. As I said, I sympathize with your position. I am not antagonistic to your position . . .

[*Interpretation*]

membres du comité seraient épouvantés d'apprendre ce qui se passe à bord de ces navires. En effet, c'est une honte d'accueillir de tels navires dans des ports canadiens et de les voir assurer certains services au Canada. C'est absolument incroyable.

M. Watson: A votre avis, est-ce que le ministère du Travail devrait envoyer un représentant à bord de chaque navire qui accoste dans nos ports?

M. Nicholson: Ce serait peut-être une solution, pourvu que les représentants puissent empêcher le navire de quitter le port jusqu'à ce qu'on ait satisfait aux exigences du gouvernement canadien. A l'heure actuelle, les responsables versent une caution et s'en remettent à la décision des tribunaux. De telles causes se poursuivent quelquefois pendant trois ans. A ce moment-là, il est impossible de prendre des mesures contre ces personnes. La solution serait d'accorder suffisamment de pouvoir à un commissaire qui exigerait le versement avant que le navire quitte le port.

Le président: Merci, monsieur Watson. Je vous demanderai d'être aussi concis que possible. Il ne nous reste que six minutes et il y a quatre noms sur ma liste. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord pour que l'on emploie autant de Canadiens que possible et que l'on leur assure le meilleur revenu possible. Je suis vivement intéressé par toute cette question et j'ai apprécié les mémoires soumis par les deux syndicats.

Quelquefois les marchés sont incapables d'absorber des frais additionnels—par exemple, l'industrie des pâtes à papier à l'heure actuelle. Parfois le marché est statique et n'apporte que très peu de bénéfices aux fabricants, aux bûcherons ou aux propriétaires de terres boisées. Les bûcherons cherchent actuellement à se syndiquer au Nouveau-Brunswick.

Qui absorbera ces frais? Est-ce que le bûcheron qui essaie de se syndiquer à l'heure actuelle acceptera qu'on diminue son salaire, ou est-ce le propriétaire de terres boisées qui comblera la différence, si à la suite de ce projet de loi les frais de transport augmentent? L'augmentation des bénéfices revenant à un groupe se fera certainement au détriment d'un autre groupe dont le niveau de vie est en baisse.

Le président: Monsieur Nicholson?

M. Nicholson: Monsieur McCain, je tiens à souligner qu'il est impossible de répondre de façon précise à votre question. A mon avis, il ne faudrait pas priver le marin canadien de possibilités d'emploi. Il ne devrait pas être le seul affecté. En effet, cette responsabilité revient à toutes les parties en cause; ils doivent partager le fardeau et apporter leur contribution. On ne peut tout donner aux débardeurs; il faut qu'il en reste pour les marins.

M. McCain: Oui, mais je ne crois pas que les débardeurs devraient être obligés de se contenter de moins, comme ils devront le faire dans certain cas. Comme je l'ai dit, je comprends très bien votre position. Je ne m'y oppose pas du tout . . .

[*Texte*]

Mr. Nicholson: I realize that.

Mr. McCain: . . . so do not misunderstand me.

Mr. Nicholson: No, I am not.

Mr. McCain: My constituency is dependent to a very large degree upon the wood industry. The manufacturers of the products in the wood industry are having all the trouble possible in many facets of this. If there are additional costs, it is going to go backward somewhere down the line to a lesser standard for someone, as there is an increased standard for someone else.

The only resolution is that we have to say to government, "Gentlemen, you have to pick up the tab", because we do not want to decline the position of some in order to improve the position of others. I think you most of all, sir, would agree with that. The onshore workers, as you refer to them, should not suffer as a result of a change in the transportation structure of Canada. Would you not agree that is a fair statement?

Mr. Nicholson: Yes, I think I agree too that actually no Canadian, whether he is a worker, management or anyone else, should be required to make an unfair or disproportionate contribution to the economy. He should get some realizable and beneficial gain from the economy. I think we are just talking really about ways of doing that.

Mr. McCain: Do you agree that the tax structure, as imposed on business in Canada today, is a deterrent to their being competitive with the foreign bottoms operating out of ports where there is no income tax to pay and very little other tax to pay. As we transfer that movement to Canadian ownership under the Canadian tax structure, does this not damage the competitive position of Canadian owners and seamen in the area?

Mr. Nicholson: That is what I meant when I said there should be a cost benefit analysis in this particular field, and there has not been. The benefit or the lack of benefit to the Canadian state from these people operating in here—this sort of fly-by-night operation or runaway capital or whatever you want to call it—who are taking benefits from the Canadian economy and giving nothing to it, should be the object of a cost benefit analysis of the over-all situation, not just with regard to woodlot owners or people like that.

Mr. McCain: Surely.

Mr. Nicholson: I think, as a result of that cost-benefit analysis, the government might then be in a better position to decide what financial arrangements have to be made and whether they are justified.

Mr. McCain: Thank you. I will not take any more time.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I will pass in the interests of time, because we only have one hour left and there are two more groups. On a point of order, I want to raise a very strong objection to the manner in which this agenda has been arranged today. I think this is far too important to have four groups . . .

[*Interprétation*]

M. Nicholson: Je m'en rends compte.

M. McCain: . . . donc, je ne veux pas que vous vous mépreniez.

M. Nicholson: Pas du tout.

M. McCain: Le bien-être de ma circonscription dépend dans une large mesure de l'industrie des pâtes à papier; cependant, les fabricants ont beaucoup de mal à joindre les deux bouts. Si les frais augmentent, quelqu'un en souffrira et des normes seront abaissées dans un secteur pour être relevées dans un autre.

L'unique solution serait de demander au gouvernement d'assumer ces frais, puisqu'on ne veut pas affaiblir la position d'un groupe en faveur d'un autre. Il me semble, monsieur, que vous serez d'accord avec moi. Les débardeurs ne devraient pas souffrir des changements apportés à la structure du système des transports au Canada. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Nicholson: Oui. De plus, je crois qu'aucun Canadien, qu'il s'agisse d'un travailleur ou d'un cadre administratif, ne devrait être obligé d'apporter à l'économie une contribution injuste ou disproportionnée. Plutôt, il devrait profiter de certains bénéfices économiques. A mon avis, la discussion a trait à la réalisation d'une telle proposition.

M. McCain: A votre avis, est-ce que l'impôt sur le revenu des entreprises nuit à la concurrence des sociétés canadiennes par rapport aux sociétés étrangères qui n'ont ni impôt sur le revenu, ni autres frais à assumer sinon des taxes insignifiantes? Étant donné le régime fiscal du Canada ne pensez-vous pas que ce transfert de propriété nuirait à la position concurrentielle des propriétaires canadiens et des marins?

M. Nicholson: C'est ce que je voulais dire, lorsque j'ai déclaré qu'on devrait effectuer une analyse de rentabilité dans ce domaine; mais cela ne s'est pas fait. A mon avis, nous devrions examiner de très près les entreprises louches qui profitent de l'économie canadienne et qui n'apportent rien en retour. De telles pratiques commerciales devraient faire l'objet d'une analyse globale de rentabilité. Il ne suffit pas d'étudier la situation des propriétaires de terres boisées, notamment.

M. McCain: Certainement.

M. Nicholson: A la suite d'une telle analyse, le gouvernement serait mieux placé pour prendre des mesures financières; de plus, le gouvernement pourrait déterminer si de telles mesures sont justifiées.

M. McCain: Merci. C'est tout.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, je ne poserai pas de questions, puisqu'il ne nous reste qu'une heure et qu'il y a deux autres groupes qui doivent comparaître. J'invoque le Règlement. Je tiens à souligner que je ne suis pas du tout d'accord avec l'ordre du jour. A mon avis, la question est beaucoup trop sérieuse pour que l'on fasse comparaître en l'espace de deux ou trois heures quatre groupes de témoins . . .

[*Text*]

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Lumley: . . . as important to our economy as we have today jammed into two or three hours. It does not give enough time to any of the members of this Committee to ask the kind of questions or to get the kind of answers necessary from these people. I would strongly suggest to you and to the members of the steering committee that at future meetings of this nature we give the kind of time that should be allotted.

An hon. Member: Hear, hear!

• 1100

The Chairman: Mr. Lumley, that is a very, very valid point of order which we discussed at length. I mentioned to the Committee earlier that I hoped that all the changes we had to make would not be repeated and this would be taken into serious consideration. In fact, I have even asked my Clerk to book tomorrow just in case you would want to pursue this line of questioning. I am at the hands of the Committee, as well as the steering committee, so it is up to the members to enforce exactly what you are saying.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, we only have one chance in probably two or three years to discuss problems which encompass more than just what is in this particular Bill with these various groups, and it would appear to me that even one meeting with each one of these groups would not be adequate. Even if we tried to do it in two days, it still would not be enough, I think, to have a comprehensive dialogue of this nature.

The Chairman: If it is the general opinion of the Committee that we continue, I could call a steering committee meeting early and if you want to make any changes we could certainly consider it.

Mr. Lumley: At this point it may not be fair, Mr. Chairman, to the groups involved because I know that some of the people have travelled many miles to be here.

The Chairman: We can certainly take that into consideration, Mr. Lumley, and thank you for bringing us the point.

The next questioner is Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you. Before I start, just on the point of order, the point that was raised is, of course, very valid. It is not frequently enough that this Committee and the members of the House have an opportunity to talk directly with the people in this phase of the transportation industry. I agree that we should, perhaps, in the steering committee, take a quick look at this proposition and we should do it today, right after this meeting, if we could for five or ten minutes.

Mr. Chairman, I just wonder, on the question of notice, can I ask, without giving the pertinent clause and a rambling introduction to the question of notice—at a later stage in consideration of the Bill it is my intention to introduce an amendment, if it is not found deficient because it entails the expenditure of a dollar or two, to require that what is done be done publicly and where applications are made that there be provision in the law to require publication in two or three different ways. First of all, in major newspapers in the port communities of Canada, as well as in the Canada Gazette, once each week for four consecutive weeks with a four-week lead time in respect of notice. Would it be advantageous or would it be helpful in terms of utilization of Canadian ships?

[*Interpretation*]

Quelques députés: Bravo, bravo!

M. Lumley: . . . qui ont une telle importance au niveau de l'économie canadienne. Les membres du Comité n'ont pas suffisamment de temps pour poser des questions ou pour obtenir des réponses satisfaisantes. J'espère que les membres du comité directeur prendront ces facteurs en considération lorsqu'ils fixeront de nouvelles réunions de ce genre.

Un député: Bravo, bravo!

Le président: Monsieur Lumley, votre rappel au Règlement est très valable et nous l'avons discuté longuement. Un peu plus tôt, j'ai dit au Comité que je souhaitais n'avoir pas à répéter tous les changements apportés et j'ai prié les membres de tenir compte de ma requête. J'ai même demandé à mon greffier d'inscrire une réunion pour demain au cas où vous voudriez poursuivre ce débat. Je m'en remets au Comité, aussi bien qu'au comité directeur, pour faire observer précisement ce que vous dites.

M. Lumley: Monsieur le président, une fois tous les deux ou trois ans seulement nous avons la possibilité de discuter avec ces divers groupes de problèmes qui dépassent le contenu de ce projet de loi. Une réunion complète avec chacun de ces groupes ne suffirait pas; même deux jours entiers ne nous permettraient pas de revoir toute la question.

Le président: Si tous les membres du Comité veulent continuer à siéger, le comité directeur se réunira plus tôt. Si vous souhaitez apporter des changements, nous en tiendrons compte.

M. Lumley: Monsieur le président, il se peut que nous soyons injustes envers les groupes que nous recevons. Je sais que certains d'entre eux ont parcouru de longues distances pour venir témoigner.

Le président: Monsieur Lumley, soyez assuré que nous en tiendrons compte. Je vous remercie de l'avoir signalé.

Je cède la parole à M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci. Avant d'aller plus loin, j'aimerais indiquer que le rappel au Règlement était très valable. Ce Comité et les députés ont trop peu l'occasion de rencontrer personnellement des représentants du secteur des transports. Le comité directeur pourra étudier cette proposition rapidement, pendant cinq ou dix minutes, immédiatement après la réunion d'aujourd'hui.

Monsieur le président, je me demande, si sans donner de préans, ni me reporter à l'article pertinent, ni présenter une introduction à ce préavis, je puis vous informer que plus tard au cours de l'étude de ce projet de loi, j'ai l'intention de proposer un amendement. Si cet amendement n'est pas rejeté puisqu'il entraîne la dépense de quelques dollars, je demanderai que les décisions prises soient rendues publiques. Pour la mise en œuvre des décisions, je demanderai qu'une disposition de la loi exige leur publication de deux ou trois façons différentes. Tout d'abord, il faudra les publier dans les principaux journaux des ports du Canada, ainsi que dans la Gazette du Canada une fois par semaine durant quatre semaines consécutives avec un délai de quatre semaines après le préavis. Croyez-vous que ce soit utile pour les bateaux canadiens?

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Abbott.

Mr. Abbott: This was one of the matters we were going to raise, Mr. Forrestall, not on that particular question, but on the matter of regulations under the Bill. They have a thirty-day notice that is required under the proposed bill and we think this is too short a time to be published in the Canada Gazette for interested parties to prepare and make submissions on it. We believe in the application . . .

Mr. Forrestall: How much time do you suggest?

Mr. Abbott: We think it should be at least 60 or 90 days.

Mr. Forrestall: Sixty to ninety days.

Mr. Abbott: Right.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: My stopping is in the interests of time, not in the interests of your presence here, and I regret, Mr. Harquail, not being able to get into some dialogue about many of these . . .

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. In respect of the time constraints, I was wondering while we have the SIU and the CB of RT before us this morning, whether these union officials would be able, if they have not already, to make public their position in respect of the proposed Canadian merchant marine fleet.

• 1105

Mr. Nicholson: There is no question about our support for it and for the proposition. On the basis of return to the economy, quite obviously, every benefit that can be obtained out of every export dollar or import dollar, every additional benefit that can be obtained in wages or in profit or in the construction of facilities in Canada that can be used in this country, is to the benefit of the country as a whole. It is not just a narrow interest on our part. I believe during the war Canada was the fourth-ranking shipping nation in Western society, and we think it is a terrible thing that Canada has lost this pre-eminence in the shipping world. We have the longest coastline, I believe, of any nation in the world. We have particular problems in the Arctic; we can see this being lost, simply by inactivity, to Germany, the United States and other countries, and great benefits, which could come to our country as a result, not being obtained.

We believe, indirectly, in the economy as a whole as many as 35,000 jobs could be created by a revitalized Canadian merchant marine by the outfitting of ships, by the material, by the fabricating of metals, by all of this, by the revitalized employment in the shipbuilding industry on the coast—not just the jobs aboard the ships, but the work and the adrenalin that would be pumped into the economy if we did have our own merchant marine. You only have to look at Japanese shipyards, German shipyards, Swedish shipyards, to realize the benefit to the economy that these industries create. We are going beyond the ships and the water; we are talking about getting the ship built, the adrenalin that would be supplied to the Canadian econo-

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Abbott.

M. Abbott: Monsieur Forrestall, vous avez soulevé un des arguments que nous avions en tête sur la question des règlements en vertu du projet de loi. Le projet de loi inclut un préavis de 30 jours. Nous croyons que ce délai est trop court pour la publication dans la Gazette du Canada et pour permettre aux parties intéressées de se préparer en conséquence et de faire des suggestions à ce sujet. Nous préconisons la mise en vigueur . . .

M. Forrestall: Quel délai proposez-vous?

M. Abbott: Nous croyons que de 60 à 90 jours, ce serait un délai convenable.

M. Forrestall: Soixante à quatre vingt-dix jours.

M. Abbott: C'est bien cela.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

M. Forrestall: Mon intervention porte sur une question de délai, non sur votre présence ici. Monsieur Harquail, je regrette de ne pouvoir m'entretenir au sujet de plusieurs . . .

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Puisque le temps est limité, je me demande si nous pourrions profiter aujourd'hui de la présence des membres du Syndicat international des marins canadiens ainsi que la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers pour leur demander leur point de vue sur la marine marchande canadienne telle que l'envisage ce projet de loi.

M. Nicholson: Nous lui accordons indiscutablement notre appui ainsi qu'à la proposition. Si on envisage les bienfaits pour l'économie du Canada, il est évident que tous les profits recueillis en retour de chaque dollar d'exportation ou d'importation, que les bénéfices supplémentaires obtenus par les salaires ou la construction d'installations utiles au Canada sont dans l'intérêt du pays dans son ensemble. Durant la guerre, je crois que le Canada était au quatrième rang des nations maritimes en occident. Il est déplorable qu'il ait perdu cette prédominance dans le monde des affaires maritimes. Je crois que le Canada a le plus long littoral parmi toutes les nations du monde. Nous avons des problèmes spécifiques dans l'Arctique; nous perdons le commerce le long de cette côte, simplement à cause de notre inactivité. L'Allemagne, les États-Unis et d'autres nations exploitent le littoral et, comme résultat, nous renonçons à de grands profits qui devraient être nôtres.

Si nous revivifions notre marine marchande, nous pourrions contribuer indirectement à l'économie du Canada dans son ensemble, en créant presque 35,000 emplois. Le fait d'avoir notre propre marine marchande, créerait des emplois et encouragerait l'économie par l'aménagement des navires, l'utilisation de matériaux, la fabrication de métaux et le renouveau de l'emploi dans l'industrie côtière de la construction navale. Cela dépasse la création d'emplois à bord des navires. Vous n'avez qu'à regarder les chantiers navals au Japon, en Allemagne, en Suède, pour constater les bénéfices que l'économie retire de cette industrie. Tous ces propos dépassent de beaucoup l'eau et les navires. Il s'agit de la construction de navires et de

[*Text*]

my, the base-metal industry, and the fabricating industries. There is no question where we stand on this point. That is an easy one to answer. Thank you for asking.

Mr. Harquail: Thank you, very much. I think Mr. Lumley's point was well taken then, Mr. Chairman, because it is a similar question I had hoped to ask the SIU, but time does not permit. Thank you, very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. We will have to end it. Thank you, very much, Mr. Nicholson, Mr. Abbott and Mr. Wynter for appearing before us this morning. It is most interesting. I would have hoped that we could have had you a bit longer, but maybe on some other occasion we will have a chance to ask you further questions. Thank you, gentlemen.

Mr. Nicholson: Thank you, Mr. Chairman. Any time you want us, we are there.

The Chairman: I would now call on the witnesses from the Dominion Marine Association, Admiral R. W. Timbrell, President, and Mr. P. R. Hurcomb, General Counsel.

Welcome gentlemen. Adm Timbrell, do you have a few comments you would like to make before we proceed to the questioning?

Admiral R. W. Timbrell (President, Dominion Marine Association): Thank you, Mr. Chairman. Other than that Dominion Marine Association appreciates this opportunity to appear before the Committee, I would ask if our Counsel, Capt Hurcomb, could make the remarks we have prepared for you, if I may.

The Chairman: Mr. Hurcomb.

Mr. P. R. Hurcomb (General Counsel, Dominion Marine Association): Thank you, Mr. Chairman. First of all, I think the members would be interested in knowing just what Dominion Marine represents. We represent 19 companies, owning 146 ships; all are under the Canadian flag, all have Canadian seamen running them. We represent 95 per cent of the Canadian flag tonnage trading in the Great Lakes-St. Lawrence Seaway. Of our 146 vessels, there are 23 that have ocean-going capability; I think that is worth emphasizing, it is not too generally understood, we have 23 vessels actually trading outside the inland waters of Canada. Eighty three per cent of our total tonnage is controlled by Canadian citizens. In a year, we generally carry over $9 billion worth of cargo. Perhaps the two largest categories are iron ore and grain. For example, we provide 75 per cent of the iron ore used by Stelco and Dofasco in Hamilton. One of our vessels can carry one million bushels of grain in one voyage which is the capacity of 500 railcars.

• 1110

Just one example on comparative figures with railway carriage: A recent study shows that in 1973 we carried 59 billion ton-miles of cargo, whereas CP rail carried 51 billion ton-miles and CN 66 billion ton-miles of cargo. When you consider that our season is 9 months long and the railways' is 12 months, this will give you an idea of the magnitude of the Canadian fleet we now have.

[*Interpretation*]

l'encouragement apporté à l'économie canadienne, à l'industrie métallurgique et aux industries de fabrication. Inutile de vous dire ce que nous en pensons; il est facile de répondre à et je vous remercie de l'avoir posée.

M. Harquail: Merci beaucoup. Monsieur le président, je remercie M. Lumley de sa déclaration. J'aurais voulu poser une question semblable au Syndicat international des marins canadiens mais le temps me manque. Je vous remercie bien.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Il faut nous arrêter là. Je remercie M. Nicholson, M. Abbott et M. Wynter d'avoir comparu ce matin. Vos propos étaient très intéressants. J'aurais aimé vous entendre plus longuement; l'avenir nous réserve peut-être la possibilité de vous poser d'autres questions. Messieurs, je vous remercie.

M. Nicholson: Merci, monsieur le président. Nous sommes toujours à votre disposition.

Le président: Je cède la parole aux témoins de la *Dominion Marine Association*, l'amiral R. W. Timbrell, président, et M. P. R. Hurcomb, conseiller général.

Bienvenue messieurs. Amiral Timbrell, aimeriez-vous faire quelques commentaires avant là période de questions?

Amiral R. W. Timbrell (président, Dominion Marine Association): Merci, monsieur le président. Permettez-moi de vous dire que la *Dominion Marine Association* apprécie cette occasion de comparaître devant ce Comité. Puis-je céder la parole à notre conseiller, le capitaine Hurcomb qui présentera les commentaires que nous avons préparés à votre intention.

Le président: Monsieur Hurcomb.

M. P. R. Hurcomb (conseiller général, Dominion Marine Association): Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord dire aux membres ce en quoi consiste la *Dominion Marine Association*. Nous représentons 19 compagnies, propriétaires de 146 navires. Ils naviguent tous sous pavillon canadien et leurs équipages sont canadiens. En tonnage nous représentons 95 p. 100 du commerce actif, sous pavillon canadien, dans les Grands lacs et le Saint-Laurent. Parmi ces 146 navires, 23 sont des navires de haute mer. Cela est digne de mention et on ignore généralement que 23 de nos navires font du commerce au-delà des eaux intérieures du Canada. Les Canadiens contrôlent 83 p. 100 de notre tonnage total. Dans une année, les marchandises transportées représentent une valeur de plus de 9 milliards de dollars. Les deux plus grandes catégories sont peut-être le minerai de fer et les céréales. Par exemple, nous fournissons 75 p. 100 du minerai de fer utilisé par Stelco et Dofasco de Hamilton. Un seul de nos navires peut transporter en un seul voyage un million de boisseaux de grain ce qui équivaut à la contenance de 500 wagons ferroviaires.

Une simple comparaison avec le transport ferroviaire: une étude récente démontre qu'en 1973, nous avons transporté 59 milliards de tonnes millénaires, alors que le Canadien Pacifique en a transporté 51 milliards de tonnes millénaires et le Canadien National, 66. Si l'on tient compte du fait que notre saison est de 9 mois, et celle des chemins de fer de 12 mois, cela vous donne une idée de l'ampleur de la flotte canadienne dont nous disposons présentement.

[*Texte*]

So having just mentioned those examples, we will turn to the bill, Mr. Chairman.

It has been studied thoroughly by lawyers and experts for a year or more. We have very few comments to make, but those we think are of real importance. We have distributed a summary of our proposed amendments to hon. members.

The first thing we mention—and some members in debate on Second Reading have expressed disappointment on this—that there is no reference to the breakthrough, so to speak, into the Canadian shipping world of the Darling Report on International Shipping. There is no reference to it in the bill or in the preamble.

Now, we thought it might be worth-while for you to consider a change in Clause 2 of the bill on page 1 entitled Interpretation. This purports to express the intent of the bill. We would add a new paragraph (a) which would be to this effect:

> (a) to create a framework for development and continuing review of shipping policy for Canada, in its international as well as in its domestic aspects.

We feel that this just might give a little spirit to this exercise, which is a real Canadian milestone.

The next suggestion we have pertains to a point already raised, the definition of "foreign", and its inclusion or otherwise of "British Commonwealth". We think that is a problem and we believe the lawyers are aware of it now and will deal with it.

We have suggested in Clause 3 page 3, a change in the definition of "foreign registered ship" which would be

> . . . ship registered or otherwise documented in accordance with the law of a state other than Canada.

This means that we can avoid specific mention of the Commonwealth, which might be thought to be offensive in some quarters. This is just a suggestion; the lawyers will deal with it.

I would like to mention here a point that bothers us in connection with Clause 6(3) on page 11 of the bill. It is a sort of grandfather clause pertaining to people who already have registry but who are not really qualified to have registry under the new Maritime Code. The term that bothers us is this, at lines 29 and 30:

> . . . but upon any change in status of that person . . . he shall be deemed . . . to have ceased to be a person (entitled) . . .

That is a curious thing. You might, for instance have a company in Canada owning a Canadian registry ship that does not qualify and would not qualify under the new bill to own a ship because two thirds of the directors are not Canadian citizens. This subclause would protect them, but, if all of a sudden they added one more Canadian director, this would bring them a little closer to two thirds but not quite up to it. That is a change in the status of the company in a very real sense, and all of a sudden they lose their protection. I think it is a wording that might be changed. I will not bore you with it, but perhaps counsel for the MOT will understand.

[*Interprétation*]

Cela dit, monsieur le président, nous pouvons maintenant passer au bill.

Pendant une année et plus des juristes et des experts l'ont étudié à fond. Nous avons peu d'observations à formuler mais celles que nous ferons sont, je pense, d'une réelle importance. Nous avons distribué aux honorables députés un résume des amendements que nous proposons.

La première chose que nous mentionnons, et plusieurs députés lors du débat en deuxième lecture ont exprimé leur déception à cet égard, c'est qu'il n'y aucune allusion à la percée, pour ainsi dire, dans le monde canadien du transport maritime, que constitue le rapport Darling sur le transport maritime international. On n'y fait aucune allusion dans le bill ou dans le préambule.

Nous avons pensé qu'il vaudrait la peine de modifier l'article 2 du bill à la page 1, intitulé Interprétation. Le but de cet article est d'exprimer l'intention de ce bill, nous ajouterions un nouvel alinéa *a*) qui se lirait comme suit:

> *a* de créer un cadre pour l'élaboration et la révision continues des politiques de transport pour le Canada, tant au point de vue international que national.

Nous pensons que ceci donnerait un peu de sens à ce libellé qui constitue un véritable tournant pour le Canada.

Notre prochaine suggestion concerne une question déjà soulevée, à savoir la définition de «étranger» et son inclusion, sinon celle de «Commonwealth britannique». Nous croyons que c'est une difficulté dont les juristes sont conscients et nous allons maintenant l'étudier.

A l'article 3 de la page 3, nous avons suggéré une modification à la définition de «navire immatriculé à l'étranger» qui deviendrait . . .

> navire immatriculé ou autrement enregistré selon la loi d'un état autre quele Canada.

Ceci nous évite de mentionner le Commonwealth, ce qui pourrait être considéré injurieux par certains. Ce n'est qu'une suggestion; les juristes étudieront la chose.

Je voudrais mentionner quelque chose qui nous gêne dans l'article 6(3) à la page 11 du bill. C'est un article concernant les gens qui sont déjà immatriculés mais qui n'auraient pas vraiement pu l'être selon le nouveau Code maritime. Le libellé qui nous préoccupe est celui des lignes 33 et 34:

> . . . tant que son statut au sens de l'article n'est pas modifié . . .

C'est une chose curieuse. Vous pourriez avoir par exemple une compagnie au Canada qui est propriétaire d'un bateau immatriculé au Canada, et qui ne répond pas aux conditions et ne répondraient pas aux conditions selon ce nouveau bill parce que les deux tiers des directeurs ne sont pas citoyens canadiens. Cet alinéa les protégerait, mais, si tout d'un coup ils ajoutent un autre directeur canadien, ils se rapprocheraient des deux tiers, mais pas tout à fait. C'est un réel changement dans le statut de la compagnie, et tout d'un coup ils perdent leur protection. Je pense que le libellé devrait être modifié. Je ne vais pas vous ennuyer avec cela mais les conseillers du ministère vont comprendre.

[*Text*]

• 1115

The next point that we make pertains to the coasting trade, which of course is the big break through in this Bill. We have been advocating the closing of the coasting trade for many, many years, and now it has come about, but it has come about in a way that you cannot help describing as tentative or faltering. There are so many loopholes to the closing of the trade that it is in very real danger of becoming meaningless. There are four loopholes really.

The first is Clause 8 (5)—I will deal with these specifically in a moment—which permits the Governor in Council to open most parts of the coasting trade for specified periods to any foreign vessels. No reason for doing this may be specified. It simply says the Governor in Council can, in effect, turn the whole thing around and reopen the coasting trade or most parts of it. This, I recognize, is taken from an existing provision of the Canada Shipping Act, but when it is combined with permits and licences, as you will soon see, it just gives too much authority, too much power, to undo the good work that this Committee—and Parliament, we hope—will do.

The second loophole is the provision for the issue of permits to protect Commonwealth ships that have been in the trade for some time; that is the second loophole.

The third is Clause 11 which allows the CTC to grant licences when they consider it in the public interest to do so.

The fourth loophole is, the Governor in Council may by order direct the CTC to issue a licence to foreign vessels.

Now there are four things that, if action is taken on those four things, could very well defeat the whole purpose of the closing of the coasting trade. I would like to deal with these briefly one by one.

The first is Clause 8 (5), "Variation by order of Governor in Council," page 13. I have dealt with that. It is too sweeping a power to give the Governor in Council. You are, in effect, delegating to the Governor in Council the power to undo what you are doing here. We suggest that this be deleted entirely, that Clause 8 (5) be deleted entirely.

The second loophole is Clause 10, "Permits . . ."—this is on page 14. This is to protect the Commonwealth ships that have been in the trade for some time, particularly on the east coast, I guess. We do not object to that in principle; we think it is eminently fair. We do object to the length of the period of the permit. I think a previous witness mentioned this. The date, September 24, 1973, which appears in the bill, is the date upon which the Minister of Transport announced the change of policy for the coasting trade. In his press release on that day, the following appeared:

> We would recognize the existing rights of certain Commonwealth vessels, rights acquired by virtue of participation in the Canadian coasting trade before this policy change, to continue their activities for a given period of up to five years.

. . . said Mr. Marchand. We feel, as others feel, that this five years should date from the date of the announcement, that is, September 24, 1973, and the termination date would then become September 24, 1978.

[*Interpretation*]

Notre objection suivante concerne le cabotage qui fait l'objet du plus important progrès de ce bill. Depuis de très nombreuses années nous préconisons la fermeture du cabotage aux navires étrangers, et maintenant cela se réalise, mais avec beaucoup d'hésitation et de réticence. Il y a tellement de façon d'y échapper que cela risque fort de devenir inutile. En somme il y a quatre échappatoires.

La première est l'article 8(5)—je reviendrai sur chacune d'elles—il permet au gouverneur en conseil d'ouvrir presque tout le cabotage aux navires étrangers pour une période précise. On n'en donne aucune raison. Il est simplement dit que le gouverneur en conseil peut, en effet, renverser l'affaire et rouvrir le cabotage, entièrement ou en grande partie. Cela, je le reconnais, a été emprunté à la Loi sur la marine marchande du Canada, mais lorsque l'on joint aux permis et aux licences, comme vous le verrez, cela donne trop d'autorité, trop de pouvoir, et détruit le bon travail, du moins nous espérons, qu'il sera bon que ce Comité et le Parlement feront.

La deuxième faiblesse concerne les permis délivrés afin de protéger les navires britanniques qui font du cabotage depuis un certain temps.

La troisième est l'article 11 qui permet à la CCT d'octroyer des licences lorsqu'il considère que c'est dans l'intérêt du public.

La quatrième faiblesse est que le gouverneur en conseil peut par décret ordonner à la CCT d'octroyer une licence à un navire étranger.

Ces quatres chose, si elles sont utilisées, peuvent rendre inutile la fermeture du cabotage. J'aimerais en discuter brièvement une par une.

La première est l'article 8(5) à la page 13 «Modification par ordonnance du gouverneur en conseil». Je l'ai déjà mentionné. C'est un trop grand pouvoir à accorder au gouverneur en conseil. En fait vous donnez au gouverneur en conseil le pouvoir de rendre nul ce que vous faites ici. Nous suggérons la suppression totale de l'article 8(5).

La deuxième faiblesse est l'article 10 « Permis . . . « à la page 14. Ceci a pour but de protéger les navires britanniques qui ont fait du cabotage pendant un certain temps, particulièrement sur la côte est, j'imagine. En principe nous n'y sommes pas opposés; nous pensons que c'est tout à fait juste. Nous nous opposons à la durée du permis. Je pense qu'un témoin précédent l'a mentionné. La date du 24 septembre 1973, que l'on voit sur le bill, est la date à laquelle le ministre des Transports a annoncé les changements de politique sur le cabotage. Dans son communiqué de presse ce jour-là on pouvait lire:

> Nous reconnaîtrons les droits de certains navires britanniques, droits acquis par leur participation au cabotage canadien avant ce changement de politique, de continuer leurs activités pour une période allant jusqu'à cinq ans.

C'est ce qu'a dit M. Marchand. Nous pensons, comme d'autres, que cette période de cinq ans devrait être comptée à partir de la date de cette annonce, c'est-à-dire le 24 septembre 1973 et se terminerait ainsi le 24 septembre 1978.

[*Texte*]

• 1120

The third loophole is the licences. This is the big problem here. This is where you are going to find abuses and difficulties and confusion. The Canadian Transport Commission is given power to issue a licence to any foreign vessel if it is satisfied that this action would be in the public interest. What is in the public interest? We see, later on, that regulations will be made to determine what criteria should be used in determining whether a licence should be granted or not. We think this is altogether too sweeping. We think the power of the Canadian Transport Commission to issue licences should be limited to cases where no Canadian ship is available. As it is worded, the CTC could in effect say there is a Canadian ship available but it is too expensive. In other words, the Canadian Transport Commission may be put in the position of a rate-determining or a rate-establishing body in relation to shipping, which is not consistent with the normal approach. We wanted to limit cases in which the licence could be granted to where no Canadian ship is available. With that in mind, we would amend Section 11(1) by deleting subparagraph (a) and substituting:

> "no suitable Canadian ship is available for use in that aspect of the coasting trade of Canada; and"

I just want to say a word, which may be of interest to some members who asked questions earlier, on rates. The worry, particularly in the Maritimes, is that the closing of the coasting trade is going to result in higher rates and will be damaging accordingly to the economy of Nova Scotia.

May I remind you that in 1957 the government constituted a royal commission to study the coasting trade under Mr. Justice Spence. The conclusion of that group was that the coasting trade in the Great Lakes-St. Lawrence should not be closed. The reason was that it would have an impact on the ship rail—the water rail rates—and would therefore be damaging to the Maritimes.

In spite of that adverse recommendation, in 1965 the government did close the coasting trade in the Great Lakes-St. Lawrence waterway. What was the effect of that? Did the rates go bouncing up immediately because British Commonwealth ships were no longer allowed in?

On the contrary, the result was quite dramatically comforting. In 1966, the grain rate for carrying grain from Thunder Bay to the St. Lawrence ports was 10.5 cents. That is the date the coasting trade was closed. There were to be no more Commonwealth ships.

It then continued at 10.5 cents for the next few years; in 1968, 8 cents in 1969; 8.5 cents in 1970; 8 cents in 1971; 9 cents in 1972; and 9.5 cents in 1974. Recently it has gone up a few cents, but you see the pattern there. Because of the highly competitive situation among our 18 companies, the rates went down despite inflationary processes. That is a good experience on a wheat side.

On the ore side, in 1966 for ore per ton from the Gulf—that is the Quebec-Labrador iron ore complex to Lake Erie ports—the rate was $1.60 per ton. It was $1.65 in 1968; $1.65 in 1969; $1.65 in 1970; $1.65 in 1971; $1.70 in 1972; $1.70 in 1973, and again recently it has gone up. Again in the iron ore, we found the rates went down. We say this is the concrete example of the impact of closing a specific

[*Interprétation*]

La troisième faiblesse concerne les licences. Voilà le gros problème. C'est là que vous renconterez des abus, des difficultés et de la confusion. On donne à la Commission canadienne des transports le pouvoir d'octroyer une licence à tout navire étranger si elle est convaincue que c'est dans l'intérêt public. Qu'est-ce que l'intérêt public? Plus loin on dit que des règlements seront élaborés afin de déterminer les critères à utiliser pour l'octroi d'une licence. Nous pensons que ce sont de trop grands pouvoirs. Nous pensons que les pouvoirs de la Commission canadienne des transports en matière de licences devraient s'appliquer uniquement lorsqu'il n'y a pas de navires canadiens disponibles. En vertu du texte actuel, la Commission canadienne des transports pourrait dire qu'un navire canadien est disponible mais qu'il coûte trop cher. En d'autres termes, la Commission pourrait être placée dans la situation d'un organisme chargé d'établir des tarifs, ce qui n'est pas logique. Nous voulons que les licences soient uniquement octroyées lorsqu'aucun navire canadien n'est disponible. Compte tenu de ce fait, nous voudrions modifier le paragraphe 1 de l'article 11 en supprimant l'alinéa *a*) et en le remplaçant par:

> «lorsqu'aucun navire canadien n'est pas disponible pour faire du cabotage au Canada; et»

Ce que je vais dire pourra intéresser certains députés qui ont posé des questions sur les tarifs, à savoir que, particulièrement dans les provinces maritimes, si nous supprimons le cabotage, les tarifs en seront d'autant plus élevés ce qui portera préjudice à l'économie de la Nouvelle-Écosse.

Puis-je vous rappeler qu'en 1957 le gouvernement a établi sous la direction du juge Spence une commission royale pour étudier le cabotage. On en avait conclu que le cabotage dans les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent ne devait pas être fermé car cela se répercuterait sur les tarifs d'expédition par chemin de fer et par voie d'eau et chemin de fer et par conséquent cette action serait nuisible aux provinces maritimes.

Malgré cette recommandation, en 1965 le gouvernement a fermé le cabotage sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Quelles en ont été les répercussions? Est-ce que les tarifs ont immédiatement augmenté du fait que les navires du Commonwealth n'étaient plus admis dans ces eaux?

Bien au contraire, les résultats ont été diamétralement opposés et en 1966, le tarif de transport des grains de Thunder Bay aux ports du Saint-Laurent était de 10.5c. Or 1966 était la date de clôture de ce cabotage et il n'y avait plus de bateau du Commonwealth.

Pendant les quelques années suivantes le tarif est resté à 10.5.; en 1968 il était de 9c.; en 1969, de 8c.; en 1970, de 8.5c.; en 1971, de 8c.; en 1972, de 9c.; et en 1974 de 9.5c. Le tarif est monté de quelques cents récemment mais vous voyez la tendance suivie. Vu l'immense concurrence qui se fait entre les 18 compagnies, les tarifs ont baissé malgré la tendance inflationniste. Voilà donc une bonne expérience pour le blé.

Du côté des minerais, en 1966, pour transporter une tonne de minerai du Golfe, c'est-à-dire depuis les mines du Québec-Labrador jusqu'aux ports du lac Érié, le tarif était de $1.60 par tonne. En 1968, il était de $1.65; en 1969, de $1.65; en 1970, $1.65; en 1971, de $1.65; en 1972, de $1.70; en 1973 de $1.70 et il a récemment monté. De nouveau, dans ce secteur du minerai, les tarifs ont baissé. Voilà donc un

[*Text*]

area to Canadian registry ships. The impact was that rates did not go up and I feel we should take that as a real indication of what will happen in the Atlantic.

Furthermore, let us appreciate that only 7 per cent of the cargoes carried by ship on the east coast were carried by non-Canadian ships. This was from the study made by Darling on the coasting trade in 1970. We are only talking about 7 per cent, and we have attempted to show you that there need be no fear of increased rates. I will leave it at that.

This is why we feel that you need not have the CTC barging in and taking unto itself the power to make a judgment that a particular rate on a Canadian ship is too ruddy high and therefore we should give it over to a foreign ship.

• 1125

I think I have given you that recommendation. Following up that in the regulation-making clause, which is Clause 12, page 16, you would amend demand, Clause 12(b) and just give the Governor in Council power to make regulations prescribing the procedure by which he determines that no suitable Canadian ship is available for use. That is all. They will not look into rates, they will not look into extraneous economic aspects, they will simply look into the availability or otherwise of a Canadian ship. As to the notice, while we are on it, people have asked this. We think commerce just will not wait 60 days to carry a shipload of something from somewhere to somewhere. We recognize that the notice has to be short. We think the present situation is all right. The Canadian Transport Commission comes to us in a telegram and says, here we have a load of coal from Vancouver around through the Panama to the east coast, I think, for example.

Mr. Forrestall: Coals to Newcastle!

Mr. Hurcomb: Yes. They sent us a telegram. We are a closely-knit organization, so we sent telegrams out to everybody and inside of that next day we had the replies. This works all right. We do not ask for a 60-day notice or a 10-day notice, we think it is all right, but it must be exercised with great caution.

The final thing on the coasting trade is Clause 14(1) and (2) offences, on page 17. The fine provided is substantially, I think, $5,000, although if your tonnage is more than that it may be more. This is far too modest a fine for so serious an offence in our view. The voyage may be worth more than $5,000 to the individual miscreant. We recommend $100,000 which may seem high, but that is the fine already provided by Part 15 of the Canada Shipping Act for the poor little old master of the ship who does not happen to have the right chart on board. You may not believe that, but that is true. There are a series of regulations about the Master's obligations and one of them is that he must have all the charts on board, legally, if he does not he can be prosecuted and then fined $100,000. I think that is the level of penalty we ought to put in here and we recommend that it be increased to $100,000.

Before we leave the coasting trade, there is just one more point and it is more in the nature of a question for clarification. In Clause 8(2)(b) which is on page 12 it says:

[*Interpretation*]

exemple concret des résultats de la fermeture d'un secteur déterminé aux navires canadiens immatriculés. Ceci nous donne une bonne indication de ce qui va se produire dans l'Atlantique.

D'autre part, il faut se rendre compte que seulement 7 p. 100 des cargaisons transportées par navire sur la côte Est étaient transportées par des navires qui n'étaient pas canadiens. Cette proportion résulte de l'étude faite par Darling en 1970 sur le cabotage. Nous ne parlons que de 7 p. 100 et nous avons essayé de vous prouver qu'il n'y a pas besoin de craindre l'augmentation des tarifs.

C'est pourquoi nous pensons qu'il est inutile de faire intervenir la Commission canadienne des transports pour juger qu'un tarif demandé par un navire canadien est trop élevé et pour donner le marché à un navire étranger.

Je crois que je vous ai fait part de cette recommandation. A la suite de cela dans l'article sur l'établissement des règlements, c'est-à-dire l'article 12 à la page 16, on modifierait l'article 12*b*) et on donnerait au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements qui prescriraient la procédure par laquelle il déterminerait si aucun navire canadien adéquat n'était disponible. C'est tout. On n'étudierait pas les tarifs, on n'étudierait aucun aspect économique compliqué, on verrait simplement si un navire canadien est disponible. A propos, pour ce qui est de l'avis, certaines personnes l'ont proposé. Nous croyons que les entreprises commerciales ne peuvent attendre 60 jours pour transporter une cargaison de marchandises d'un endroit à l'autre. Nous admettons que le délai pour présenter l'avis doit être très court. Nous croyons que la situation actuelle est bonne. La Commission canadienne des transports nous dit dans un télégramme qu'elle a une cargaison de charbon à transporter de Vancouver jusqu'à Panama puis le long de la côte est par exemple.

M. Forrestall: Du charbon à Newcastle!

M. Hurcomb: Oui. Elle nous envoie un télégramme. Nous sommes très liés et nous envoyons des télégrammes à tout le monde et nous recevons des réponses avant le lendemain. Cela fonctionne très bien. Nous ne demandons pas un préavis de 60 jours ou de 10 jours, nous croyons que c'est efficace mais il faut être très prudents.

Le dernier article portant sur le cabotage est l'article 14(1) et (2) à la page 17, sur les infractions. L'amende prévue s'élève à $5,000, mais elle peut être plus élevées si la jauge est plus élevée. A notre avis c'est une amende bien trop minime pour une infraction aussi grave. Le voyage peut rapporter beaucoup plus que $5,000 au contrevenant. Nous recommandons une amende de $100,000 qui peut sembler élevée, mais c'est l'amende que l'on prévoit déjà dans la Partie 15 de la Loi sur la marine marchande du Canada pour le pauvre capitaine de navire qui n'a pas la bonne carte à bord. Vous ne le croyez peut-être pas, mais c'est vrai. Il y a plusieurs règlements sur les obligations du capitaine et l'un d'entre eux stipule qu'il doit avoir toutes les cartes à bord, s'il ne veut pas être poursuivi et subir une amende de $100,000. Je crois que nous devrions prévoir ici une sanction de cette importance et nous recommandons de porter cette amende à $100,000.

Avant de passer à autre chose, j'ai une observation à faire et en fait je demande plutôt une explication. L'article 8(2)*b*) à la page 12 stipule ce qui suit:

[*Texte*]

"Canadian Ship" A foreign built Canadian registered ship upon which full custom duty has been paid.

This just raises the question in our minds, because under the existing law if you import a British built or a Commonwealth built ship, it comes in duty free, whereas if you bring in a U.S. or other foreign ship it is a 25 per cent ad valorem. As far as we can see, this Bill—and this is what I want to get clarified—does not change of itself the existing exemption of a British built ship. This is something that we perhaps could talk with the lawyers about later. It says, "full custom duty". There are cases where there is no duty at all. So I would say, "full customs duty, if any."

That is all of the coasting trade and nearly all of what we have to say. There is only one more thing and it is very, very important, and that is Book II-15 on page 56 and it is entitled, Ships Required to be Registered. This to us is a bit of a shocker. It is very brief, it says:

• 1130

Every ship that exceeds ten (10) metres in length and that is owned by a person or persons each of whom is qualified to own a Canadian registered ship shall be registered in accordance with this Code.

That means, to take an individual, first, that if I am a Canadian citizen, I cannot have a ship that is registered anywhere in the world, but in Canada. I cannot have it under any of the flags of convenience or the British flag or anything else. It is imperative that I register it in Canada. Now, that is the individual. A company in Canada, if it is qualified to own a Canadian ship, cannot own a ship registered elsewhere than in Canada.

To us this just seems an utterly unwarranted interference with our freedom of choice. I do not know of any other country—there may be—where a citizen is not permitted to own and register a ship outside his own country. It is an academic question at the moment for us. We are all Canadian registry, but we ought to have the right, as people of other nations do, if the environment becomes unfavourable for shipping, to go elsewhere. This, in our opinion, should be eliminated entirely.

I think that is all the formal amendments we have to suggest, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hurcomb. I have next Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I welcome the witnesses this morning and tell them again that we have two distinguished admirals with us and I think we are fortunate. In respect to that there are a lot of questions, for example, central registry of all available shipping and so on and so forth, that I would like to get into but I have just a couple of specific ones.

With respect to your last very important point, this would sort of lay to rest the Cast problem in Canada. It is one of the reasons why I support this. I do not understand it. Two witnesses now have drawn this to our attention. I think on balance I tend to agree that Canadian businessmen should have the right to decide whether they want to enter other aspects of the foreign seaborne trade and this was an overly restrictive thing. At first blush I would say

[*Interprétation*]

«navire canadien» désigne tout navire construit à l'étranger, après acquittement complet des droits de douane, et immatriculé sous pavillon canadien.

En vertu de la loi actuelle, si on importe un navire construit en Grande-Bretagne ou dans un pays du Commonwealth, il n'y a aucun droit de douane à payer, tandis que si on importe un navire construit aux États-Unis ou ailleurs il y a un droit de 25 p. 100 sur la valeur. A notre connaissance, ce projet de loi . . . Et c'est là-dessus que je voudrais obtenir une précision . . . ne modifie pas l'exemption actuelle dont profite un navire construit en Grande-Bretagne. Nous pourrions peut-être en parler plus tard avec les juristes. On dit «acquittement complet des droits de douane». Dans certains cas Il n'y a pas de droits de douane. Je dirais donc «acquittement complet des droits de douane, s'il y a lieu».

C'est tout ce que nous avons à dire au sujet du cabotage. Il ya cependant une autre chose et elle est très, très importante, à savoir le Livre II-15 à la page 56 qui s'intitule «Navires qui doivent être immatriculés». Ce livre nous surprend un peu. Il est très court et dit ce qui suit:

Tout navire de plus de dix mètres de longueur qui appartient à une ou plusieurs personnes dont chacune remplit les conditions requises pour être propriétaire d'un navire immatriculé sous pavillon canadien doit être immatriculé conformément au présent Code.

Cela veut dire tout d'abord si je suis citoyen canadien, je ne puis posséder un navire qui a été immatriculé ailleurs qu'au Canada. Je ne peux naviguer sons pavillon de complaisance ni sous pavillon britannique, ni sous aucun pavillon. L'immatriculation au Canada est une obligation. Ces exigences s'appliquent au particulier. Une société habilitée à posséder un navire canadien ne peut pas immatriculer le navire ailleurs qu'au Canada.

Cela constitue à notre avis un empiètement tout à fait injustifié sur notre liberté de choix. Je ne connais aucun autre pays . . . il pourrait y en avoir . . . qui empêche un citoyen de posséder ou d'immatriculer un navire à l'étranger. A l'heure actuelle, la question se pose du point de vue théorique pour nous. Nous sommes tous inscrits au Canada, mais nous devrions avoir le droit, d'aller ailleurs, comme c'est le cas dans d'autres pays, si les circonstances deviennent contraires à la navigation. Cette exigence devrait à notre avis, être éliminée complètement.

Je crois que c'est là le seul amendement officiel que nous proposons, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hurcomb. Le suivant sur ma liste est M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins de ce matin et leur redire à quel point nous sommes comblés d'avoir parmi nous deux distingués amiraux. Pour cette raison, j'ai beaucoup de questions, par exemple, l'enregistrement central de tous les navires disponibles, mais j'ai quelques questions plus précises.

Pour revenir au dernier point très important que vous avez soulevé, cela règlerait le cas du problème posé par la compagnie Cast au Canada. C'est une des raisons pour lesquelles je suis en faveur. Je ne comprends pas. Deux témoins ont jusqu'à présent attiré notre attention sur ce problème. Je crois qu'au fond je suis porté à concéder que les hommes d'affaires canadiens devraient avoir le droit d'exercer leurs activités dans d'autres domaines du com-

[*Text*]

that this was one damn fine way to get Cast back in line. That is a personal observation.

There are two things I want to get at. You have not mentioned the Arctic and I wonder first of all, Mr. Chairman, whether the admiral or distinguished counsel could give some indication of the Marine Association's views with respect—I will narrow this, and I hope that I am explicitly clear about it—to the extractive resource that is in the North. Does the Marine Association feel, or could it support, the position that that resource should come out of the North in Canadian ships, with the saving clause that in the event of an emergency the Governor in Council might have some latitude to grant permits? As a general position, could you support that?

The Chairman: Admiral Timbrell.

Adm Timbrell: Mr. Forrestall, you know that two of our companies are currently engaged in working with the Canadian Government in the production, design and manning of the first ship to be built and go to the North under Canadian flag for that purpose. It is hoped that that will be extended to more than one ship, and the figure we were looking forward to was a figure of 10 ships of that size. The size, as you know, was selected in order to negotiate the Seaway and the Welland Canal. It has been often expressed that the ship should be of a larger size and consequently of a larger horsepower. But the size, I would like to mention, was selected because of the Seaway and Welland.

Our hope, again, is to see it expanded to a minimum of 10. One, as we all know, is not a productive factor. It has to be laid up for overhauls and refits. It is bound to encounter, unfortunately, damage at some time, and there is certainly more than one load factor for justifying more than one ship. So I have answered it by . . .

Mr. Forrestall: You are saying that you desire to do it. Is this a position that the Marine Association . . .

Adm Timbrell: That is the position that we are hoping that . . .

• 1135

Mr. Forrestall: I detect some hesitancy on your part. Either it is a valid principle or it is not.

Adm Timbrell: Remember, of course, that we are in the commercial sector; we have to show that it is not a losing proposition. You then go back to: will it be heavily subsidized to ensure that the ship owner and the crew are not losing on it?

As a principle, we welcome the fact that we will be permitted and, I hope, encouraged to go into that area. The cargoes are there; we have the ability to design, build, and operate ships in Canada. It is a factor that is often underestimated and, unfortunately, not acknowledged. We operate up there today. We would welcome the opportunity to increase our . . .

[*Interpretation*]

merce maritime étranger et je crois cette mesure trop restrictive. A première vue, je dirais que cela constitue la façon idéale de remettre la compagnie Cast dans le droit chemin. C'est un avis personnel.

Il y a deux autres problèmes que je désire aborder. Vous n'avez pas parlé de l'Arctique et je me demande, tout d'abord, monsieur le président, si l'amiral Timbrell ou M. le conseiller juridique pourrait nous donner certains indices quant aux opinions de l'Association maritime au sujet . . . je vais préciser car je veux me faire comprendre très clairement . . . du transport des ressources dans le grand Nord. Votre association estime-t-elle que les ressources doivent quitter le Nord à bord de navires canadiens, sous réserve que dans un cas d'urgence le gouverneur en conseil jouirait d'une certaine latitude pour délivrer des permis? De façon générale, pourriez-vous appuyer cette position?

Le président: Monsieur l'amiral Timbrell.

Adm Timbrell: Monsieur Forrestall, vous savez sans doute que deux de nos sociétés travaillent actuellement en collaboration avec le gouvernement canadien à produire, concevoir et armer le premier navire construit pour naviguer dans le Nord et battant pavillon canadien. Il est à espérer que plus d'un navire pourra servir à cette fin, en fait, nous espérons qu'il y aura 10 navires de ce tonnage. Le tonnage, comme vous le savez, a été choisi en fonction de la navigation dans la Voie maritime et le canal Welland. On a souvent prétendu que le navire devrait jauger davantage et, par conséquent, être plus puissant. Mais le tonnage, je le répète, a été choisi en pensant à la Voie maritime et au canal Welland.

Encore une fois, nous espérons qu'il y aura au moins 10 navires de ce genre. Un seul, comme vous le savez, n'est pas très profitable, car il faut le radouber. En plus, malheureusement, il faut s'attendre à des avaries de temps à autre et il y a donc certainement plus que le facteur d'une seule cargaison possible pour justifier la construction de plus d'un navire. J'ai donc répondu en . . .

M. Forrestall: Vous dites donc que vous souhaitez le faire. Est-ce là une position que l'Association . . .

Adm Timbrell: C'est la position que nous espérons . . .

M. Forrestall: Je remarque une certaine hésitation chez vous. De deux choses, l'une, le principe est valable ou bien il ne l'est pas.

Adm Timbrell: Souvenez-vous qu'il s'agit ici du secteur commercial. Nous devons démontrer que le projet n'entraînera pas de perte. C'est alors qu'on se demande: le projet devrait-il vivre à grand renfort de subventions afin que le propriétaire du bateau et l'équipage n'y perdent pas?

En principe, nous nous réjouissons à l'idée qu'on va nous autoriser et, espérons-le, nous encourager à nous occuper de cet aspect-là. Les cargaisons existent; nous avons la possibilité de concevoir, de construire et de faire fonctionner des bateaux au Canada. Très souvent, on sous-estime ce fait et malheureusement on l'oublie. Aujourd'hui même, nous sommes actifs dans ce domaine et nous serions ravis qu'on nous fournisse l'occasion d'accroître notre . . .

[*Texte*]

Mr. Forrestall: How disruptive would it be to northern trade, for example, if we were to close it? What would be the percentage of foreign-registered ships engaged in commercial activity in the North?

Adm Timbrell: Very small at the moment.

Mr. Forrestall: It would be imperceptible?

Adm Timbrell: Right. I am reminded by Captain Hurcomb of the definition for coasting which is: within Canadian waters, or international, departing from a Canadian port to a foreign port.

Mr. Forrestall: I am not talking about that. That is why I tried to be explicit. If we have oil and minerals in the North . . .

Adm Timbrell: To come out.

Mr. Forrestall: We have a demonstrated capacity in our yards and our crewing to reserve to Canadian entrepreneurs, with Canadian ships and Canadian crews, the exclusive right of taking that resource out of the North wherever they deliver it.

I am not talking about the carting in of their derricks and mine shafts. That has to come from Germany and come in the normal course. But within that narrow position, is that a desirable ultimate goal for . . .

Adm Timbrell: From the ship owner's point of view, the ship operator's, the answer is yes.

Mr. Forrestall: Again, what I am trying to get at is your hesitancy.

Adm Timbrell: I guess I was trying to explain the shipowner's point of view. I have no hesitancy in endorsing what you have expressed. I guess my hesitancy might be as a Canadian taxpayer; if we were unable to sell our commodities at a reasonable rate.

You have heard about gypsum?

Mr. Forrestall: Yes.

Adm Timbrell: If it is a commodity that is not to be found elsewhere and we have a privileged market, we have no fear. It is when we do not have a privileged market that, as a taxpayer, I begin to hesitate.

But do not underestimate the ability of Canadian-designed, Canadian-built and Canadian-operated ships. It is a mode of transportation that is underused, underpraised, and underacknowledged.

Mr. Forrestall: To the degree that a layman can assist you in broadcasting that . . .

Adm Timbrell: Please.

Mr. Forrestall: . . . I am quite pleased, as you well know, to be a spokesman on your behalf. Thank you, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

M. Forrestall: En quoi le commerce dans l'Arctique serait-il dérangé si, par exemple, nous le frappions de cette interdiction? Quel est le pourcentage de navires immatriculés sous pavillon étranger qui s'adonnent à des activités commerciales dans le Nord?

Adm Timbrell: Pour l'instant, ils sont très peu nombreux.

M. Forrestall: Donc la différence ne se ferait même pas sentir, n'est-ce pas?

Adm Timbrell: Très juste. Le capitaine Hurcomb me fait remarquer que la définition du cabotage précise qu'il s'agit de transport dans les eaux canadiennes ou dans les eaux canadiennes ou dans les eaux internationales, à partir d'un port canadien vers un port étranger.

M. Forrestall: Ce n'est pas ce dont je parle. Voilà pourquoi j'essaie d'être clair. Si nous possédons du pétrole et du minerai dans le Nord-

Adm Timbrell: Pour sortir.

M. Forrestall: Nous avons bel et bien la possibilité, grâce à l'équipement que nous possédons, de réserver aux entrepreneurs canadiens, qui ont des équipages et des bateaux canadiens, le droit exclusif de transporter ces ressources du Nord vers leur destination.

Je ne songe pas au transport des tours de forage, qui viennent d'Allemagne, par les moyens habituels. Mais sous cet aspect précis, notre but ultime n'est-il pas de . . .

Adm Timbrell: Du point de vue du propriétaire de bateau, du capitaine de bateau, la réponse est oui.

M. Forrestall: Une fois de plus, j'essaie de m'expliquer votre hésitation.

Adm Timbrell: J'essayais de vous expliquer quel était le point de vue du propriétaire de bateau. Je n'ai cependant aucun mal à accepter ce que vous dites et toute hésitation de ma part serait une réaction en tant que contribuable canadien au cas où nos produits de base ne pourraient se vendre à un prix raisonnable.

Avez-vous entendu parler du gypse?

M. Forrestall: Oui.

Adm Timbrell: Il s'agit d'un produit qu'on peut trouver nulle part ailleurs et pour lequel nous jouissons d'un marché privilégié, pour lequel nous n'avons rien à craindre. Mais c'est pour les produits pour lesquels nous n'avons pas de marché privilégié que, en tant que contribuable, je commence à hésiter.

Néanmoins, ne sous-estimons pas la capacité des bateaux conçus, construits et dirigés par des Canadiens. Il s'agit d'un moyen de transport sous-utilisé, sous-estimé, méconnu.

M. Forrestall: Dans la mesure où le protane peut vous venir en aide en répandant ces faits . . .

Adm Timbrell: Allez-y.

M. Forrestall: . . . je me ferai un plaisir, n'en doutez-pas, de me faire votre porte-parole. Merci, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Thank you.

Mr. Chairman, how much enlargement is required in our Canadian shipping so that we can handle all this? Will we need more crews, shipping, and so on, to take over and undertake exactly what this bill has in mind?

Adm Timbrell: The Canadian coasting trade?

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Yes.

Adm Timbrell: As you heard from our counsel, about 7 per cent.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): In the number of ships? Is there any answer to that?

Mr. Hurcomb: We think that three or four would do it, to be acquired as necessary. Once the trade patterns are established, three or four would do, and these would be provided rapidly.

• 1140

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I was interested in your comments, sir, about the Great Lakes shipping. Now, I had representation, some time ago, about some problems we may be having with our American neighbours. I am sorry I do not have it with me. I would like to have asked the gentlemen from the Seafarers' International, or the Railway people, if we are still having a problem with the signing-on of crews in American ports on the Great Lakes? Are there any problems for Canadians getting jobs in our Great Lakes shipping?

Mr. Hurcomb: I do not know, perhaps the Admiral . . .

The Chairman: Admiral?

Adm Timbrell: Are you talking about Canadian flagships?

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Yes, Canadian flagships.

Adm Timbrell: The answer is no. We may have problems getting personnel by numbers, at the right time, but we are not having problems getting Canadians. We do not have persons other than Canadians aboard our Canadian flagships.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I am sorry I do not have it with me, because it raised a problem they were having somewhere around Thorold and around the American ports.

Concerning the one about the: "own and register outside" It said you would have this deleted. Perhaps, if we deleted the whole thing, is it fair to say we would probably be putting in another loophole? Is there any possibility that the owner could register and own ships outside Canada and then crew them from outside of Canada and operate them as Canadian ships?

Mr. Hurcomb: If I may answer that, sir. I think . . .

[*Interpretation*]

Le président: Merci monsieur Forrestall. Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Merci, monsieur le président.

Dans quelle mesure la flotte canadienne doit-elle être multipliée si nous voulons faire face à cette situation? Avons-nous besoin de plus d'équipages, de plus de bateaux, etc. si nous voulons mettre en œuvre exactement ce que propose ce projet de loi?

Adm Timbrell: Vous songer au cabotage canadien?

M. Douglas (Bruce-Grey): Oui.

Adm Timbrell: Comme vous l'a dit notre conseiller, il faudrait une augmentation d'environ 7 p. 100.

M. Douglas (Bruce-Grey): Du nombre des bateaux? Sait-on exactement de quel nombre il s'agit?

M. Hurcomb: Nous croyons que trois ou quatre navires supplémentaires seraient nécessaires. Une fois que les habitudes seraient ancrées, trois ou quatre feraient l'affaire et on pourrait les obtenir rapidement.

M. Douglas (Bruce-Grey): J'aimerais recueillir vos impressions, monsieur, sur la navigation sur les Grands lacs. Il y a quelque temps, on a fait des démarches auprès de moi, et je suis désolé de ne pas avoir ici avec moi, les documents à l'appui, au sujet de problèmes que nous aurions avec nos voisins Américains. J'aimerais demander au représentant du Syndicat international des marins canadiens de même qu'à un représentant de la Fraternité des cheminots si nos équipages éprouvent encore des problèmes dans les ports américains situés sur les Grands lacs? Les Canadiens ont-ils du mal à obtenir des emplois sur les Grands lacs?

M. Hurcomb: Je ne sais pas, l'amiral a peut-être . . .

Le président: Amiral Timbrell.

Adm Timbrell: Est-ce que vous songer à des navires immatriculés sous pavillon canadien?

M. Douglas (Bruce-Grey): Oui.

Adm Timbrell: La réponse est non. Il se peut que parfois nous éprouvions des problèmes à réunir un nombre suffisant de marins, à un moment donné, mais nous n'avons pas de mal à recruter des Canadiens. Il n'y a pas un marin qui ne soit Canadien à bord des navires immatriculés sous pavillon canadien.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je suis désolé, une fois de plus, de ne pas avoir les documents à l'appui car on y indiquait que quelque part autour de Thorold, et autour de ports américains, il y avait des problèmes.

Pour ce qui est des navires, «propriétés étrangères et immatriculés à l'étranger», vous demandez qu'on supprime ces expressions. Mais si on le faisait, n'introduirions-nous pas peut-être une autre échappatoire? Ne serait-il pas possible qu'un propriétaire possède des bateaux à l'étranger et les immatricule à l'étranger pour ensuite y mettre des équipages étrangers et les exploiter en tant que navires canadiens?

M. Hurcomb: Monsieur, j'aimerais répondre à cette question. Je pense . . .

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Hurcomb.

Mr. Hurcomb: Technically, this would be possible, but practically, I think it would be out of reality. The Canadian Transport Commission looking into these things would control any effort along that line.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Would it not be better to change it, to put in some protection so that these ships could not be crewed outside the country, and then come back in and operate inside the country, in our coastal waters? This would prevent depriving Canadian seamen from jobs on them.

Mr. Hurcomb: If they wanted to implement that, sir, I think it could be done by regulations under Clause 12, telling the CTC what criteria they would follow in granting permits. If that were the policy you should say: you shall not grant a permit to a Canadian owner who has registered his ship elsewhere. I think it could be dealt with there, if it is a good policy.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I tend to agree with you and say, now look, we do not want to prevent Canadian businessmen or Canadian shipowners from taking part in foreign trade—certainly that is not my intent, but I think we also do not want to operate with a loophole that could allow somebody to become Canadian, thus circumventing exactly what we are hoping for in the bill.

Mr. Hurcomb: Right.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): This is another question I would have liked to have asked earlier: Is there now a difference between the rates, operating in the deep-sea vessels and those operating on the Great Lakes?

Mr. Hurcomb: That is, Canadian crews?

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Yes. Rates.

Mr. Hurcomb: Yes, there are separate arrangements made for deep-sea crews.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Do crews signing on for deep sea receive more or less?

Mr. Hurcomb: The rates are about the same.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): All right. That is all at this moment.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, perhaps one of the most important statements to be made this morning by Mr. Hurcomb about rates for products, particularly wheat, has occurred since the restrictions to foreign vessels on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway. Looking into the future, what could happen to the rates with restrictions on all coastal shipping. My figures are a little different. First, I would like to find out from where the figures came. I have a figure of 16 cents per bushel of wheat, in 1958, and 16.5 cents in 1975. These figures are from the Seaway Authority. So though we agree on the same concept, our figures are a little different.

• 1145

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Hurcomb.

M. Hurcomb: En théorie, c'est impossible mais en pratique, ce ne serait pas réalisable. La Commission canadienne des transports se penche sur ces questions et essaierait de stopper toutes initiatives de ce genre.

M. Douglas (Bruce-Grey): Serait-il possible de prévoir une disposition qui empêcherait que des équipages recrutés en dehors du pays se trouvent sur des bateaux navigant à l'intérieur du pays, dans nos eaux côtières? Ainsi, les marins canadiens ne seraient pas privés d'emplois.

M. Hurcomb: Pour mettre cela en application, monsieur, il faudrait établir des règlements aux termes de l'article 12, indiquant à la Commission canadienne des transports les critères sur lesquels elle se fonderait pour la délivrance des permis. Si telle était la politique, un propriétaire canadien ne pourrait pas obtenir de permis si son bateau était immatriculé ailleurs qu'au Canada. Je crois que c'est comme ça qu'on pourrait contourner la situation, si on juge qu'une telle politique est valable.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je suis d'accord avec vous et nous pourrions bien préciser que sans vouloir empêcher les hommes d'affaires canadiens et les propriétaires canadiens de s'engager dans le commerce étranger—loin de là—nous ne voulons pas d'échappatoire qui permette que quelqu'un devienne Canadien, et nous ne voulons pas accomplir l'objectif contraire de ce bill.

M. Hurcomb: Très juste.

M. Douglas (Bruce-Grey): Voilà une autre question que j'aurais aimé poser plus tôt. Y a-t-il une différence entre le salaire qu'on verse aux équipages sur des bateaux de haute-mer et aux équipages sur des bateaux naviguant sur les Grands lacs?

M. Hurcomb: Vous parlez d'équipages canadiens?

M. Douglas (Bruce-Grey): Oui. Je parle des traitements qu'on leur verse.

M. Hurcomb: Oui, les deux font l'objet d'ententes différentes.

M. Douglas (Bruce-Grey): Quels sont les équipages qui reçoivent le plus?

M. Hurcomb: Leurs salaires sont très comparables.

M. Douglas (Bruce-Grey): Très bien. C'est tout pour l'instant.

Le président: Merci, monsieur Douglas. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, M. Hurcomb a probablement fait une de ses déclarations les plus importantes en parlant ce matin des tarifs en vigueur pour les transports de produits, notamment le blé, et cela depuis que le trafic des bateaux étrangers a diminué sur les Grands lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. Je me demande donc ce que signifiera pour les tarifs les restrictions qu'on imposera au cabotage. Nos chiffres sont quelque peu différents. Tout d'abord j'aimerais qu'on me dise d'où on a tiré ces chiffres car pour ma part, un boisseau de blé coûtait 16c en 1958 et il coûte 16,5c en 1975. J'ai obtenu ces chiffres de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Voilà donc pourquoi je dis que même si nous sommes d'accord, en principe, nos chiffres sont un peu différents.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Hurcomb.

Mr. Hurcomb: This is authoritative. It is to be found in Table 5 of a publication entitled *Canadian Lake Shipping Industry Today* which was authored by the famous Howard Darling and Professor Shaw of York University, and commissioned by us. This book came out just about two months ago.

Mr. Lumley: I have a copy right here.

Mr. Hurcomb: You will find it in Table 5, sir.

Mr. Lumley: Basically, it says that transportation costs of wheat were about 10 per cent in 1958 and about 3 per cent of the cost of a bushel in 1975. These are ballpark figures. What were the reasons for the reduction in rates and how would those restrictions apply so far as the coastal shipping, right across Canada?

Mr. Hurcomb: I suppose one has to concede that in the case of grain the rate is really regulated by the Canadian Wheat Board very largely. I suppose you could say they just held us down unduly and really we had no way of fighting those rates. In iron ore we have more freedom of negotiation, more competition and yet you found the figures I gave you where they remained more or less stable.

Mr. Lumley: Here in the Darling report it says that there was very little restriction by government with respect to shipping and yet we have reduced rates in transportation. Why do we want more government intervention . . .

Mr. Hurcomb: It is the vastly improved efficiency with the new ships coming in. A large number of new ships came in between 1964 and 1966 and they were modern ships, self-unloaders. These improved the capacity in the iron ore side. It was just increased efficiency, I think.

Mr. Lumley: It would appear with less government intervention, we ended up with better rates. This is extending it, of course, but more than just the bill, in the Darling report you are asking basically for more government assistance, I have great difficulty trying to understand that. I think you have done pretty well without government getting involved.

Mr. Hurcomb: We said nothing about profit, sir, Mr. Chairman. I do not suppose we should go into this here but I suppose the answer is that there is not the return—and this is well known and shown in the Darling report—on capital investment for the Canadian flag ship owner that he is entitled to expect. The rates are there because they are held down by the Wheat Board in case of grain, and so on, but the revenue and the return is not there. This is what has to be remedied.

Mr. Lumley: My second point is, on page 8 of the S.I.U.'s brief this morning with respect to, I think it is Section 11 concerning licences to engage in the coasting trade, they make the point that:

> . . . regulations and standards which are applicable to a business or enterprise operated in Canada under Federal jurisdiction . . .

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Hurcomb.

M. Hurcomb: Il s'agit de chiffres qui font foi. Ils sont tirés du tableau 5 d'un ouvrage intitulé *Canadian Lake Shipping Industry Today* dont les auteurs sont le célèbre Howard Darling et le professeur Shaw de l'université York; c'est nous qui en avons subventionné l'action. Il a été publié il y a à peine 2 mois.

M. Lumley: J'en ai un exemplaire ici même.

M. Hurcomb: Vous trouverez ces chiffres au tableau 5.

M. Lumley: Essentiellement, on y affirme que les coûts de transport du blé se sont élevés à environ 10 p. 100, pour 1958, et 3 p. 100, pour 1975, du coût d'un boisseau. Il s'agit évidemment de chiffres approximatifs. Quelles ont été les raisons de l'affaiblissement des taux et comment ces restrictions seraient-elles appliquées en ce qui concerne le cabotage dans tout le Canada?

M. Hurcomb: Je suppose que dans le cas du grain, il faut vous accorder que le taux est essentiellement réglementé par la Commission canadienne du blé. Elle nous a simplement imposé ses tarifs et nous n'avions aucun moyen de les combattre. Par contre, pour le minerai de fer, nous avons plus de liberté de négociation, plus de concurrence et, pourtant vous vous apercevrez que les chiffres que vous indiquez sont demeurés plus ou moins inchangés.

M. Lumley: Dans le rapport Darling, il est écrit qu'il y a eu très peu de restriction gouvernementale en ce qui concerne la navigation et pourtant les tarifs des transports sont faibles. Pourquoi voudrions-nous que le gouvernement intervienne?

M. Hurcomb: Il s'agit d'une efficacité hautement améliorée des nouveaux navires. Un grand nombre de nouveaux navires ont été mis en circulation de 1964 à 1966, et ce sont des navires modernes, des auto-déchargeurs. Ils ont permis d'augmenter la contenance en minerai de fer. Je pense qu'il s'agit simplement d'une augmentation de l'efficacité.

M. Lumley: Il semble qu'avec moins d'intervention gouvernementale nous en soyons arrivés à de meilleurs tarifs. Je pousse peut-être un peu les choses, bien sûr, mais en s'appuyant même sur le rapport Darling, pour ne pas parler du projet de loi, vous demandez essentiellement plus d'appui gouvernemental. J'ai beaucoup de difficulté à comprendre cela. Je trouve que vous vous êtes très bien débrouillés sans la participation du gouvernement.

M. Hurcomb: Nouse n'avons rien dit au sujet des profits, monsieur le président. Je ne pense pas que nous devrions traiter de cela ici, mais je trouve que les propriétaires de navires battant pavillon canadien, et cela est bien clair dans le rapport Darling, n'ont pas obtenu, pour leur investisement de capital, les sommes auxquelles ils étaient en droit de s'attendre. Les tarifs sont établis de cette manière parce qu'ils sont réduits par la Commission canadienne du blé dans le cas des grains, et ainsi de suite, mais il n'y a pas de recettes. C'est cette situation-là qu'il faut corriger.

M. Lumley: Deuxièmement, le mémoire du syndicat international des marins, présenté ce matin, en traitant de l'article 11 sur les licences autorisant le cabotage dit que les:

> lois, règlements et normes qui s'appliquent à un commerce ou à une entreprise exploitée au Canada sous la compétence fédérale . . .

[*Texte*]

should be extended, Canada Labour Code, etc., so that all operations are licensed.

On page 57 of the Darling report commissioned by your Association in the bottom paragraph it says:

> The most flagrant example in recent years was the imposition of the shipping industry, without previous consultation or warning, of the Labour Code . . .

Mr. Hurcomb: Hear, hear.

Mr. Lumley: One report is saying that operations under a licence should be subject to the Canada Labour Code. The other report says that the Canada Labour Code has created a real imposition on the industry. Which position is correct?

Mr. Hurcomb: I think I can explain that, if I may, Mr. Chairman and Admiral, because I was here at that time. What the Darling report is referring to is this, that the government of that time imposed the Labour Code upon us, upon this industry, which I think even our Labour friends may acknowledge but it is simply not adapted to the kind of conditions we face. The hours-of-work provision is based on a static land-based industry, the 40-hour week with the 8-hour overtime and the averaging over the year and so on. It was sprung on this industry, so to speak, without consultation but it became quite unworkable, really, and one still has to find loopholes to make something realistic out of it. You cannot have a straight 40-hour week on a shipping operation. This is what he is referring to. His complaint is that there was no consultation with us.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I think the Canadian Brotherhood Railway Transport and General Workers made some reference to this this morning, with respect to the Labour Code as it applies to foreign vessels as opposed to Canadian vessels; in fact the same codes do not apply.

• 1150

I think this further points out that we could take the Darling Report, which I have read and I am sure other members of this Committee have too, and sit down and discuss it. I think it is important that this Committee sit down and discuss that with the four representative groups we have here this morning. We do not have the time, but perhaps in the future.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Chairman. I will try to be brief, as well, in the interest of time this morning. I would like to ask about the final two recommendations for changes that the Dominion Marine Association has made on the first page.

On the bottom of the first page, you essentially make the argument, in connection with licences through the CTC, that it is not adequate from your point of view—or not appropriate—for the CTC to operate on what may be defined in the regulations as the public interest. You would like to see them operate rather specifically on the factor of whether or not a Canadian ship is available to do the job.

[*Interprétation*]

devraient être élargis de manière que toutes les opérations soient soumises à un système de licences, et cela même en ce qui concerne le Code de travail du Canada,

Or, à la page 57 du rapport Darling, publié sous les auspices de votre association, il est indiqué:

> l'exemple le plus frappant au cours des dernières années a été l'imposition, à l'industrie de la navigation, en consultation ou avis préliminaire, du Code du travail . . .

M. Hurcomb: Voilà qui est bien dit.

M. Lumley: Un rapport dit donc que l'exploitation avec une licence devrait être soumise au Code du travail du Canada alors que l'autre rapport dit que le Code du travail du Canada constitue un véritable fardeau pour l'industrie. Où est la vérité?

M. Hurcomb: Je crois que je peux expliquer cela, si on me le permet, monsieur le président, mon amiral, j'étais là à l'époque. Ce dont traite le rapport Darling, c'est le fait que le gouvernement de l'époque avait imposé à notre industrie le Code du travail qui, comme nous le concéderons sans doute volontiers nos amis syndiqués, ne s'adapte simplement pas à nos conditions de travail. La disposition sur les heures de travail se fonde sur des industries de terre; il y a également les questions de la semaine de 40 heures, des 8 heures de temps supplémentaire, de la moyenne par année et ainsi de suite. Il nous a été imposé, pour ainsi dire sans consultation: après tout il est impraticable et il nous faut constamment y chercher des failles afin d'en tirer quelque chose. Il n'est pas question d'avoir des semaines de 40 heures en matière de navigation. C'est de cela que traite le rapport Darling. Il se plaint du fait qu'on ne nous ait pas consultés.

M. Lumley: Monsieur le président, je crois que la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers a traité de cela ce matin en ce qui concerne le Code du travail, tel qu'il est appliqué aux navires étrangers, par opposition aux navires canadiens; en fait, on ne se sert pas du même code.

Ceci indique à nouveau qu'on pourrait ensemble discuter plus longuement du rapport Darling. Je crois qu'il serait important que le présent Comité discute de cette question avec vos quatre groupes. Mais nous n'avons pas le temps pour l'instant; j'espère que ce sera pour l'avenir.

Le président: Merci, monsieur Lumley. Monsieur Goodale vous avez la parole.

M. Goodale: Merci, monsieur le président. Je vais essayer d'être succinct et j'aimerais parler des deux dernières modifications proposées par la *Dominion Marine Association* dans la première page.

Au bas de la première page vous affirmez à propos des permis et de la Commission canadienne des transports, qu'il n'était pas juste ou approprié que cette dernière se base sur ce qui est défini dans les règlements comme relevant de l'intérêt public. Vous voulez que la Commission des transports prennent ses décisions en tenant compte de la disponibilité des navires canadiens pour remplir la tâche.

[*Text*]

Mr. Hurcomb: Exactly.

Mr. Goodale: You were mentioning, and I am sorry I did not quite catch the point you made in your opening remarks, that the public interest, in your view, may include some consideration of the matter of rates, and that a higher rate may be determined not to be in the public interest. Was that the point you were making?

Mr. Hurcomb: That was one of the points, sir. The public interest is a very broad field, as you are more aware than I. It could include rates. It could include all sorts of political, economic and political factors—all sorts of things. We just do not want the CTC to have the broad authority to stimy or to reopen the trade on this kind of broad basis. We want them to be tied down as to when and how they can reopen the trade.

Mr. Goodale: I am having a bit of difficulty moving away from that principle, because it is one that is pretty broadly established. Certainly, in the practices of regulatory agencies like the CTC, this somewhat vague concept of the public interest tends to be spelled out pretty specifically either in regulations or through precedent.

Provision is in the bill for advance publication of the regulations so that the public can see what is there, as well, in certain circumstances. Maybe this would be one, because obviously it is a matter of concern not only to your association, but to the other two groups that appeared before us this morning.

Maybe this is an area where the Minister should consider exercising the discretion the bill gives him to conduct a public hearing on that matter to determine what the public interest is. I had some reservations in taking that principle out of the legislation. I think there is some merit in retaining that concept here as with other regulatory agencies.

I suppose it largely depends on what the regulations say, but would the public exposure of the regulations in advance go part way, at least, towards alleviating your concern about that?

Mr. Hurcomb: Yes, your point is well taken, sir. In fact, Clause 12(3) requires that there be free publication here. We are aware of that and that is some safeguard. What you are doing is delegating—Parliament is delegating—to the Governor in Council the authority to define public interest. We just say that if you really want to close the coasting trade let Parliament speak out, and state the circumstances in which a licence may be granted.

Mr. Goodale: I see your point there, and I certainly would like to . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. We are going to have to move on. I am sorry. We are behind schedule as it is, and there are other commitments. If you would not mind, maybe you could pose some questions to the other witnesses in the same vein.

Mr. Goodale: I will do so.

The Chairman: Thank you. Mr. McCain.

[*Interpretation*]

M. Hurcomb: Exactement.

M. Goodale: Vous aviez indiqué, et je m'excuse de n'avoir pas tout à fait compris ce que vous vouliez dire dans vos remarques d'introduction que l'intérêt public pouvait inclure les questions de tarif et que par conséquent on pourrait décider qu'il ne serait pas de l'intérêt public d'avoir un tarif plus élevé. Est-ce cela que vous nous indiquiez?

M. Hurcomb: Oui c'était une des questions que je soulignais, monsieur. Le domaine de l'intérêt public est extrêmement étendu comme vous le savez mieux que moi et il pourrait inclure la question des tarifs. L'intérêt public peut inclure toutes sortes de facteurs politiques, économiques, etc. et nous ne voulons pas que la Commission canadienne des transports ait un mandat aussi vaste qui lui permette de rouvrir ce commerce. Nous voulons qu'elle soit liée quant à la date de réouverture du commerce et quant à la façon de le rouvrir.

M. Goodale: J'ai du mal à laisser de côté ce principe car il est bien établi. Et dans la pratique suivie par les organismes de réglementation tels que la Commission canadienne des transports ce principe assez vague de l'intérêt public est cependant précisé dans les règlements ou en vertu des précédents.

Dans le bill, on a prévu un préavis des règlements afin que le public puisse aussi, dans certaines circonstances, en connaître la teneur. Peut-être que nous sommes devant un cas de ce genre car cette question ne préoccupe pas seulement votre Association mais préoccupe aussi les deux autres groupes qui ont comparu avant vous.

Peut-être que le ministre pourrait, dans ce domaine, exercer le pouvoir discrétionnaire que lui donne le bill en tenant une audience publique pour établir ce qu'est l'intérêt public. Mais je ne suis pas tout à fait d'accord pour faire disparaître simplement ce principe car je crois qu'il a une certaine valeur dans notre cas et dans le cas des autres organismes de réglementation.

Je suppose que la définition dépendra beaucoup des règlements mais est-ce que le fait de donner préavis d'un règlement résout votre problème?

M. Hurcomb: Oui, c'est très pertinent. Le paragraphe (3) de l'article 12 stipule qu'il y aura publication et ceci constitue une mesure de sauvegarde. En fait le Parlement accorde ici une délégation de pouvoir au gouverneur en conseil pour définir l'intérêt public. Nous prétendons que le Parlement devrait lui-même fermer le cabotage et indiquer les circonstances dans lesquelles on accorde un permis.

M. Goodale: Je comprends votre point de vue et certainement . . .

Le président: Merci, monsieur Goodale. Nous sommes en retard sur notre programme et il y a d'autres engagements. Si vous êtes d'accord nous pourrons maintenant poser quelques questions aux autres témoins.

M. Goodale: Certainement.

Le président: Merci. Monsieur McCain vous avez la parole.

[*Texte*]

Mr. McCain: Mr. Chairman, with regard to the last statement, I believe what he is saying is that government should legislate, rather than regulate at the whim and fancy of government at any given moment in time. You would like to see this spelled out in legislation, rather than set over into the regulatory field.

Mr. Hurcomb: Exactly.

• 1155

Mr. McCain: What would be the cost of a Canadian-built ship to a Canadian shipowner relative to the cost of the same ship purchased by a foreign owner under our present subsidy structure?

Mr. Hurcomb: Mr. Chairman, if I may suggest it, your next witness is from the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association and he can give you these figures more . . .

Mr. McCain: You buy them.

Mr. Hurcomb: We buy them.

Mr. McCain: You have to compare it.

Mr. Hurcomb: All right, sir. We will put it this way. The building subsidy at the present time, I think, is at the level of 17 per cent. It started off at 45 per cent, to equate Canadian shipyards with the British shipyards. It has been dwindling ever since, and I think the present rate is the bottom rate of 17 per cent; that is the shipbuilding subsidy.

Mr. McCain: And you can buy them as cheaply as the foreigner, then?

Mr. Hurcomb: Oh, no.

Mr. McCain: Well, that is what I meant. That is what I wanted.

Mr. Hurcomb: No.

Mr. McCain: You pay more for a Canadian-built ship than a foreigner would pay for a Canadian-built ship.

Mr. Hurcomb: Oh, yes, I see your point now, yes. You are speaking now of the STAP, the export plan, under which a foreign person can order a ship built in Canada, get our 17 per cent subsidy and get cheap money under the Export Development Corporation plan, which we cannot get. So you are right. That ship would cost the Canadian more than it would cost the foreigner.

Mr. McCain: Are you saying that it would cost 17 per cent more plus the increment in cost of money?

Mr. Hurcomb: No. The subsidy is open to both.

Mr. McCain: Fine.

Mr. Hurcomb: It is the cost of money.

Mr. McCain: Only in the cost of money.

Mr. Hurcomb: Yes, sir. But this is a big factor.

Adm Timbrell: It is a big factor because our lakers today—To give you a ballpark figure, the laker of 1973-74 was costing our shipowners about $15 million, built in Canada. The same ship to be delivered next year and the year following is going to cost us $30 million, the same design.

[*Interprétation*]

M. McCain: Monsieur le président, cette dernière déclaration, voulait dire que le gouvernement devrait légiférer plutôt que d'édicter des règlements n'importe quand. On voudrait que cette question soit exprimée clairement dans la loi plutôt que rejetée dans le domaine des règlements.

M. Hurcomb: Exactement.

M. McCain: Combien coûterait à un propriétaire canadien un navire construit au Canada par rapport à ce que coûterait le même navire acheté par un propriétaire étranger en vertu de la subvention actuelle?

M. Hurcomb: Monsieur le président, si vous me le permettez, votre prochain témoin fait partie de l'Association des chantiers maritimes canadiens, il pourra vous donner ces chiffres.

M. McCain: Vous les achetez.

M. Hurcomb: Nous les achetons.

M. McCain: Il faut comparer les prix.

M. Hurcomb: C'est exact monsieur. Voici: la subvention pour la construction se chiffre à l'heure actuelle à environ 17 p. 100. Au début elle était de 45 p. 100, pour établir un équilibre entre les chantiers navals canadiens et les chantiers navals britanniques. Elle a baissé depuis, et je crois que le pourcentage actuel est le plus bas, 17 p. 100; c'est la subvention pour la construction de navires.

M. McCain: Vous pouvez donc acheter ces navires au même prix qu'un étranger?

M. Hurcomb: Non.

M. McCain: C'est ce que je voulais dire. C'est ce que je voulais savoir.

M. Hurcomb: Non.

M. McCain: Vous payez plus pour un navire construit au Canada qu'un étranger.

M. Hurcomb: Oui, je vois ce que vous voulez dire. Vous parlez du programme d'assistance temporaire à la construction navale en vertu duquel un étranger peut commander un navire construit au Canada, profiter de notre subvention de 17 p. 100 et obtenir des réductions en vertu du programme de la Société pour l'expansion des exportations dont nous ne pouvons pas profiter. Ce navire coûterait plus cher à un Canadien qu'à un étranger.

M. McCain: Voulez-vous dire qu'il coûterait 17 p. 100 de plus en plus d'un intérêt plus élevé?

M. Hurcomb: Non. Les deux peuvent profiter de la subvention.

M. McCain: Très bien.

M. Hurcomb: C'est l'intérêt.

M. McCain: Seulement l'intérêt.

M. Hurcomb: Oui monsieur. Mais c'est un facteur important.

Adm Timbrell: C'est un facteur important parce que les navires des Grands Lacs de nos jours, pour vous donner un chiffre approximatif, le navire des Grands Lacs de 1973-1974 coûtait à nos propriétaires environ 15 millions, s'il était construit au Canada. Le même navire nous coûtera 30 million l'année prochaine et l'année suivante.

[*Text*]

Mr. McCain: So if you get a couple of cents of interest points there, it is very significant.

Adm Timbrell: It is big money.

Mr. McCain: Do comparable labour codes apply to other jurisdictions, labour codes comparable to Canada's, or do they not?

Mr. Hurcomb: No. I think by and large, Mr. Chairman, the other nations did not fall into this pitfall. They recognized the special case of the seagoing industry, of the waterborne industry. I know of no other country that has the same kind of legislation applicable to its shipping industry.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. I think that will wrap it up. Thank you very much, Admiral Timbrell and Captain Hurcomb, for appearing before us today. It was most interesting. Thank you, gentlemen.

Mr. Hurcomb: Thank you, sir.

The Chairman: I would now like to call upon the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association. I believe we have as a witness this morning, Admiral H. A. Porter, Executive Director.

Welcome, Admiral Porter, to the Committee this morning. Do you have a statement you would like to make?

Adm H. A. Porter (Executive Director, The Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association): Thank you, Mr. Chairman. First I would like to say how grateful the Association is and the industry is to be able to put their views before your Committee. Perhaps before I go any further I should just tell you what the Association consists of.

In the Association are 20 shipyards across Canada, from Marystown, Newfoundland, to Victoria in British Columbia. These shipyards represent about 95 per cent of the volume of the shipbuilding business in the country. We also have within our membership 22 companies that provide materials and services and marine components to the shipbuilding industry. And so, essentially, within the Association there are 42 members.

Because we are ship builders and not shipowners and operators, we have interests in this particular bill that are rather different to those of the others you have heard this morning. Really the only part of the bill that I would like to make a comment upon at this point is page 12, Clause 8(2)(b). I will just read it:

> (b) a foreign built Canadian registered ship upon which full custom duty has been paid.

• 1200

Like the Dominion Marine Association, we would like the term "foreign" to be more clearly defined as to whether this also means a country other than Canada. In other words, does this also include commonwealth countries? I have a few notes that I actually prepared on my way up, or at least revised on my way up from Saint John, New Brunswick, this morning. I have not copies for everyone, so please bear with me.

[*Interpretation*]

M. McCain: Donc, si l'intérêt est plus élevé de quelques cents, cela représente un montant considérable.

Adm Timbrell: Oui un montant considérable.

M. McCain: Y a-t-il des codes du travail semblable à celui du Canada dans les autres pays?

M. Hurcomb: Non. Les autres pays n'ont pas commis cette erreur. Ils ont reconnu la situation spéciale du secteur maritime. A ma connaissance, le secteur maritime d'aucun autre pays n'est soumis au même genre de législation.

M. McCain: Merci.

Le président: Merci monsieur McCain. Je crois que nous avons terminé. Amiral Timbrell et Capitaine Hurcomb, je vous remercie beaucoup d'avoir comparu ici aujourd'hui. C'était très intéressant. Merci messieurs.

M. Hurcomb: Merci monsieur.

Le président: Nous passons maintenant à l'Association des chantiers maritimes canadiens. Notre témoin ce matin est l'Amiral H. A. Porter, directeur exécutif.

Amiral Porter, nous vous souhaitons la bienvenue à ce Comité. Avez-vous une déclaration à faire?

Adm H. A. Porter (directeur exécutif, Association des chantiers maritimes canadiens): Merci, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais dire combien l'Association et l'industrie vous sont reconnaissantes de leur avoir donné l'occasion de vous faire part de leur opinion. Avant de poursuivre, je devrais peut-être vous dire en quoi consiste notre Association.

L'Association se compose de 20 chantiers navals dans tout le Canada, de Marystown à Terre-Neuve jusqu'à Victoria en Colombie-Britannique. Ces chantiers navals représentent environ 85 p. 100 de la capacité des chantiers de construction navale au pays. Nous avons aussi comme membres 22 sociétés qui fournissent des matériaux, des services et des éléments à l'industrie de la construction navale. En fait, notre Association est formée de 42 membres.

Étant donné que nous construisons des navires, que nous n'en possédons pas et que nous n'en conduisons pas, nous avons dans ce bill un intérêt assez différent des autres personnes qui ont comparu ce matin. En fait, le seul aspect du bill dont j'aimerais parler pour l'instant est l'article 8(2)(b) à la page 12. Je vous le lis.

> (b) à l'étranger, après acquittement complet des droits de douane, et immatriculé sous pavion canadien.

Comme la Dominion Marine Association, nous aimerions, nous aussi, voir le terme «étranger» défini de façon plus précise: est-ce que cela signifie tout autre pays que le Canada ou cela inclut-il les pays du Commonwealth? J'ai préparé, ou plutôt révisé, certaines notes pendant mon voyage de ce matin entre Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et Ottawa. Comme je n'ai pas fait faire de copies, je vous demande de m'écouter avec patience.

[*Texte*]

The Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association welcomes Bill C-61 as the beginning of a comprehensive marine code for Canada.

Since its formation 50 years ago, the Association has consistently advocated policies and regulations that would encourage the build-up of a Canadian Flag Merchant Marine. This bill is seen as a positive step in that direction by requiring that almost all of Canada's coasting trade be carried on ships of Canadian registry.

One hundred years ago Canada was a leading shipbuilding country and owned the fourth largest merchant marine in the world. In that golden age of sail, of wooden ships and iron men, Canada had a world-wide reputation for the excellence and the swiftness of her ships. Today an increasing number of Canadian-built ships are again seen in the ports and on the oceans of the world. These are fine ships, well built and noted for the high quality of their work. Regrettably, very few of them fly the Canadian flag.

Today, in most of the shipbuilding countries, stability and continuity of production have come from their domestic market. This has enabled shipbuilders to plan in the long term for production of series of ships by means of increased capital investment and modernization. Cushioned from the cyclical nature of the order book which bedevils the world's shipbuilding industry, the shipyards of such countries are provided with a firm foundation and base upon which the implement investment plans. Much of the uncertainty is taken out of their future planning. Through orders to build ships for domestic owners it is possible for shipyards to specialize and to get into serious production for types of ships which are in demand or become popular in other countries. Canada has had some notable successes here: dry cargo carriers; bulk self-unloaders, product tankers both conventional and ice strengthened, ice-stregthened cargo carriers, barges, self-loading and unloading log carriers, tugs, offshore support vessels and fishing trawlers. A single ship of new design is costly but cost can be markedly decreased once experience has been gained and series production begun.

In the past the requirement for marine materials, components and services has been such that few Canadian industries have prospered from sales. With a firm base of domestic orders and sufficient export orders to supplement them, the volume of need for marine components would increase. It would then be economically feasible to establish more manufacturing facilities in Canada.

At present it is estimated that of a vessel built in Canada about 35 per cent by value of the material used in its construction and its outfitting is Canadian. It is the government's objective to increase this percentage but this can only be achieved if the volume of demand is such as to justify establishing industries to produce these marine materials and components in Canada. In other words, at

[*Interprétation*]

L'Association des chantiers maritimes canadiens est heureuse de constater que le Bill C-61 constitue une étape qui prépare l'élaboration d'un code maritime général pour le Canada.

Depuis sa formation il y a 50 ans, l'Association a constamment préconisé l'adoption de politiques et de règlements qui encourageraient la mise sur pied d'une marine marchande battant pavillon canadien. Nous considérons donc que ce projet de loi constitue une étape positive dans la bonne direction, puisqu'il exige que la presque totalité du cabotage du Canada soit entrepris par des navires enregistrés au Canada.

Il y a 100 ans à peine, le Canada était un des premiers pays pour la construction navale et possédait la quatrième marine marchande du monde. A l'âge d'or de la voile, des navires de bois et des hommes d'acier, le Canada était réputé dans le monde entier pour l'excellence et la rapidité de ses navires. Aujourd'hui, on voit de plus en plus de navires construits au Canada dans les ports du monde entier et voguant sur les océans. Ce sont de bons bateaux, bien construits et de haute qualité. Malheureusement, très peu d'entre eux battent pavillon canadien.

Aujourd'hui, c'est leur marché intérieur qui a permis à la plupart des pays constructeurs de navires de connaître une stabilité et une continuité dans la production. Cela a permis aux constructeurs de navires de planifier à long terme la production en série de navires grâce à l'augmentation du capital investi et à la modernisation. A l'abri des aléas du carnet de commande qui tourmentent l'industrie mondiale de la construction navale, les chantiers maritimes de ces pays ont maintenant des fondements solides grâce auxquels ils peuvent prévoir des investissements. La plupart des éléments d'incertitude sont absents de leur planification. Grâce à des commandes venant de propriétaires du pays où ils sont installés, les chantiers maritimes peuvent maintenant se spécialiser et entreprendre une production très serrée de types de navires qui sont en demande et sont très populaires dans d'autres pays. Le Canada a connu un certain succès avec les bateaux suivants: les transporteurs de cargaisons sèches; les navires d'arrimage autodéchargeurs, les bateaux-citernes traditionnels et renforcés contre les glaces, les cargos renforcés contre les glaces, les chalands, les bateaux transporteurs de bois, autochargeurs et autodéchargeurs, les remorqueurs, les navires de secours en haute mer, ainsi que les chalutiers de pêche. Il est très coûteux de construire un seul navire de conception nouvelle, alors que l'on peut décroître considérablement le coût, de ce dernier s'il est possible de produire en série.

Dans le passé, le besoin de matériaux, composantes et services maritimes n'était pas suffisants pour que de nombreuses industries canadiennes puissent prospérer de ces ventes. S'il était possible d'établir une base solide de commandes canadiennes et suffisamment de demandes d'exportation pour compléter les premières, le volume de commandes de composantes maritimes augmenterait. Il serait alors économiquement rentable de construire plus de manufactures au Canada.

On estime à l'heure actuelle que, pour un navire bâti au Canada, environ 35 p. 100 en valeur du matériel utilisé pour sa construction et son armement, est canadien. L gouvernement a l'intention de hausser ce pourcentage, ce qui n'est possible que si le volume de la demande est tel qu'il justifie l'établissement d'industries produisant ces matériaux et composantes maritimes au Canada. En d'au-

[*Text*]

the moment a lot of these things have to be imported into this country.

In the light of these considerations and, as an objective, the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association would like to see most of the ships placed on the Canadian registry built in Canada, particularly those for the coasting trade.

Mr. Chairman, if your Committee will bear with me, I have two other short subjects I would like to put before you.

When Bill C-61 was discussed in the House of Commons on November 26, 1975 the member for Esquimalt-Saanich raised the matter of the need to train naval architects and marine engineers in Canada.

• 1205

This country is almost unique in the world. No Canadian university graduates engineers in these disciplines, which the Association considers should be combined and known as shipbuilding engineering. We believe that this term better describes the training needed and the duties to be undertaken in the industry today.

Many of the shipyards are short of people with this training. They want to increase the number of university graduates in their work force. Government and other organizations also require them. There is an urgent need to establish a course in the engineering faculty of one or more Canadian universities to graduate shipbuilding engineers. The Association is working to have such a course in at least one Canadian university by September of 1976.

In 1973, as part of their consideration of ocean industry science and technology, it is understood that the government affirmed the intent that Canada develop within five years an internationally-recognized excellence in operating on and below ice-covered waters.

Mr. Chairman, work is proceeding on this but I wonder if it is well co-ordinated and going ahead fast enough. Many foreign countries are interested in getting a piece of our Arctic action. They are, I understand, in many instances making unsolicited proposals for the design and construction and perhaps operation of the ships needed to bring oil, natural gas and minerals out of our resource rich Arctic Islands. Most of these companies in turn, oddly enough, seek Canadian knowledge and expertise to help them develop their proposals.

Mr. Chairman, Canada has the knowledge and the technological and industrial expertise that is needed. As yet we do not seem to be able to put it together.

It is time Canada asserted itself to develop the technology to design and build ships for these Arctic tasks, to develop the techniques for operating and controlling shipping in the Arctic 12 months of the year and to become a leading authority in the world in these regards.

Canada has a rich opportunity. To seize it will require the closely co-ordinated efforts of several government departments and a number of industries. This is indeed a challenge, but surely one that this country can cope with. I think one of the first requirements is a government policy on shipping in the Arctic.

[*Interpretation*]

tres termes, nous devons importer au Canada, à l'heure actuelle, une grande partie de ces éléments.

A la lumière de ces cosidérations, l'Association des chantiers maritimes canadiens aimerait que la plupart des navires immatriculés au Canada soient construits au Canada, sur tout ceux qui font du cabotage.

Monsieur le président, je demande au Comité d'avoir la patience d'écouter deux autres sujets dont j'aimerais discuter brièvement.

Au moment où l'on a discuté à la Chambre des communes du Bill C-61, le 26 novembre 1975, le député d'Esquimalt-Saanich a parlé de la nécessité de former des architectes navals ainsi que des ingénieurs maritimes au Canada.

Ce pays est pour ainsi dire unique au monde. Aucune université canadienne n'a d'ingénieurs diplômés dans ces disciplines qui, selon l'Association, devraient ne faire qu'une et être connue sous le nom de génie naval. Nous pensons que ce terme définit mieux la formation nécessaire et son rôle dans l'industrie aujourd'hui.

Beaucoup de chantiers navals sont à court de personnes ayant cette formation. Ils veulent un plus grand nombre de diplômés universitaires dans leurs effectifs. Le gouvernement et d'autres organismes les désirent également. Il est urgent de créer un cours en construction navale dans la faculté de génie d'une ou plusieurs universités canadiennes. L'Association essaie d'obtenir un tel cours dans au moins une université canadienne d'ici septembre 1976.

En 1973, dans le cadre de l'étude portant sur la science et la technologie océanographiques, le gouvernement a déclaré son intention de donner en cinq ans au Canada une renommée internationale d'excellence pour les activités en surface et en profondeur dans les eaux recouvertes de glace.

Monsieur le président, le travail va de l'avant, mais je me demande s'il est bien corrdonné et s'il progresse assez rapidement. Beaucoup de pays étrangers sont intéressés à notre activité dans l'Arctique. Dans plusieurs cas, sans invitation, ils nous ont proposé de créer et de construire et peut-être de faire fonctionner les navires nécessaires au transport du pétrole, du gaz naturel et des minerais, à partir des îles de l'Arctique riches en ressources. Mais d'un autre côté, ces compagnies, aussi étrange que cela puisse paraître, recherchent les connaissances et les compétences canadiennes pour exécuter leur proposition.

Monsieur le président, le Canada a les connaissances, ainsi que la compétence technologique et industrielle nécessaires. Mais jusqu'à présent nous n'avons pas semblé capables de les réunir.

Il est temps que le Canada se mette à développer les techniques de construction de navires destinés aux régions arctiques, à élaborer les techniques de fonctionnement et les méthodes de contrôle des navires dans les régions arctiques, douze mois par année, et qu'il devienne une autorité mondiale dans ce domaine.

C'est un très riche occasion pour le Canada. Pour s'en prévaloir, il va falloir combiner les efforts de plusieurs ministères et d'industries. C'est sûrement un défi, mais un défi que ce pays peut relever. Je pense que l'une des premières exigences est une politique gouvrnementale sur le transport dans l'Arctique.

[*Texte*]

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Admiral Porter. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to ask Admiral Porter what school is planning to put on this course first?

Adm Porter: So far two universities have shown an interest in it; Memorial University in St. John's, Newfoundland, and the University of British Columbia.

Mr. McCain: The previous witness said that the cost of a ship is going to approximately double from the 1963/65 era to the 1976/77 era, as far as Canadian construction is concerned. Has there been a comparable increase in construction costs in all other major producing areas? Is the industry in a competitive position internationally or is it not?

Adm Porter: I think there has been a comparable cost increase. This is particularly the case in European shipyards. Perhaps I could give you an example.

A little over a year ago a Canadian shipyard put in a bid on a contract to build a number of product tankers. There were 23 foreign shipyards also bidding on this order and, with the help of a Canadian subsidy and the financing that is available from the Export Development Corporation, this company won the contract. So, this will show you that the Canadian industry, with government assistance, is certainly competitive in the world industry in ships in which they specialize, and of course this is the name of the game in shipbuilding today. If you can get into series production you simply have a sort of production line that keeps on churning these ships out, and this of course considerably reduces your costs. The one nigger-in-the-woodpile at the moment is Japan, which is under-cutting other prices, including European prices, at the moment by anywhere from 30 per cent to 50 per cent, but they are doing this as a national policy simply because of the lack of shipbuilding orders in their country. They are probably either building ships at no profit or at a loss; and similarly, the people that supply the steel, the main propulsion machinery, the other components, are probably doing the same thing, simply to ensure that they can continue to get whatever orders there are available. They are looking at it from a national point of view rather than an international point of view.

• 1210

Mr. McCain: Then, as a manufacturing structure, can you supply a Canadian shipping industry on a competitive basis at the moment, or are there going to be subsidies and financial considerations required to make them competitive?

Adm Porter: I think that a factor here is, of course, that every other country subsidizes its indstry, and if Canada is going to be competitive, I suppose we have to do likewise. Perhaps I might just read you an excerpt from a study that was done by a European consulting firm. This was a study done in 1973 by European consultants, entitled "Shipbuilding Credits and Government Aid." This is a quotation from it.

[*Interprétation*]

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, Amiral Porter. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je voudrais demander à l'Amiral Porter quelle institution pense offrir ce cours en premier?

Adm Porter: Deux universités se sont montrées intéressées; l'université Memorial de Saint-Jean à Terre-Neuve et l'Université de Colombie-Britannique.

M. McCain: Un témoin précédent a dit que le coût de construction des navires canadiens doublerait approximativement entre la période de 1963-1965 et celles de 1976-1977. Y a-t-il eu une augmentation comparable des coûts de construction dans tous les autres domaines importants? Sur le plan international, est-ce que l'industrie est dans une situation concurrentielle ou non?

Adm Porter: Je pense qu'il y a eu une augmentation comparable des coûts. C'est le cas précisément des chantiers de construction européens. Je pourrais peut-être vous donner un exemple.

Il y a un peu plus d'un an un chantier de construction canadien a présenté une soumission pour construire plusieurs bateaux-citernes. Vingt-trois chantiers de construction étrangers ont également présenté des soumissions et, avec l'aide d'une subvention canadienne et le financement disponible de la Société pour l'expansion des exportations, cette compagnie a obtenu le contrat. Donc, ceci vous montre qu'une industrie canadienne, avec l'aide gouvernementale, est certainement concurrentielle sur le marché mondial dans sa spécialité, et bien sûr c'est là l'enjeu dans la construction de navires aujourd'hui. Si vous pouvez produire en série, vous avez une chaîne de production qui ne produit que ces navires et ceci, bien sûr, réduit considérablement les coûts. Le mouton noir est présentement le Japon qui coupe tous les autres prix, y compris les prix européens de 30 à 50 p. 100, mais ils font ceci suite à une politique nationale parce qu'il n'y a simplement pas de marché pour la construction navale dans ce pays. Ils construisent probablement leurs navires sans bénéfice ou à perte; de même pour les fournisseurs d'acier, de moteurs et autres pièces. Ils essaient simplement de s'assurer qu'ils continuent à recevoir des commandes. Ils voient la chose d'un point de vue national plutôt qu'international.

M. McCain: En tant qu'industrie, pouvez-vous approvisionner l'industrie navale canadienne à des prix concurrentiels présentement, ou aurez-vous besoin de subventions et d'aide financière?

Adm Porter: Un facteur important, bien sûr, est que tos les autres pays subventionnent leurs industries, et si le Canada veut être concurrentiel, je présume qu'il devra faire la même chose. Je pourrais peut-être vous lire un extrait d'une étude faite en 1973 par une firme d'experts-conseil européens et intitulée «Crédits et aide gouvernementale à l'industrie navale». Je vous cite.

[*Text*]

Most countries today are providing financial assistance, either directly for construction operating and interest subsidies or in the form of special taxation, depreciation and concessions or by financial guarantees.

The OECD secretariat estimates that for 1970 the cost of government support for shipbuilding was about 12 to 15 per cent of the cost of ships or in the order of $650 million to $750 million. This is obviously only an estimate as the great variety of systems and the interconnections between the various forms of government intervention make it difficult to assess accurately the amount of government aid given to shipbuilding. Of the quoted amount, direct construction subsidies accounted for about $250 million. The various other forms of asssistance, i.e., taxation relief, finance for investment, reorganization and research probably account for a similar amount.

Mr. McCain: I believe the company which you mentioned, which got the piece of business which you mentioned, is operating under the direction of imported people who brought their techniques from Scotland. Am I correct?

Adm Porter: Yes, that is true.

Mr. McCain: So this is an example of where we might do a better job of training our own expertise. So you are saying then, sir, directly or indirectly—and correct me if I have misinterpreted you you are saying that if there is to be a Canadian shipbuilding industry, the Government of Canada must at all times be alert as to the competitive position of that industry and structure its subsidies or its tax policies along the lines required by that industry to stay in business.

Adm Porter: I wish I could have said it as well, sir.

Mr. McCain: You support that statement.

Adm Porter: I support that 100 per cent.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I could have Adm. Porter's reaction generally to the discussion that went on earlier this morning between our previous witnesses and Mr. Forrestall, I believe, about the issue which you have raised, and that is shipping in the Arctic, and the comments from the Dominion Marine Association particularly which indicated—and I think I am being fair when I say this—no reservation when the problem is viewed from the perspective only of the shipping and shipbuilding industry, but some caution perhaps in light of the over-all implications for Canada, at least in terms of cost and the tax burden. I think this follows from your discussion with Mr. McCain just now. Do you see that as a significant factor, the cost element? If it is significant, is it one that nonetheless we should be going ahead with, again, in pursuit of that vague thing we were discussing earlier, known as the public interest?

Adm Porter: Of course, when it comes to the Arctic, I think you are into a completely new ball game. There is not the technology in existence in the world at the moment. It has to be developed, really, to build the sort of ships and also the techniques that are going to be required to bring those resources out ot the Arctic, especially if you are going to make it your objective to bring them out 12 months of the year. This is a task that has not been

[*Interpretation*]

De nos jours la plupart des pays offrent une aide financière, soit directement pour la construction sous forme de subventions, de taxe spéciale, d'amortissement, de concessions ou par des garanties financières.

Le secrétariat de l'OCDE estime que pour 1970 le coût de l'appui gouvernemental à la construction navale a été environ de 12 à 15 p. 100 du coût des navires ou de 650 à 750 millions de dollars. Il est évident que ceci n'est qu'une approximation, car la grande variété et les diverses formes d'intervention gouvernementale rendent difficile l'évaluation exacte des montants de l'aide gouvernementale à la construction navale. Des montants cités les subventions directes à la construction représentent environ 250 millions de dollars. Les diverses autres formes d'aide, par exemple, dégrèvement fiscal, financement des mises de fonds, réorganisation et recherche représentent probablement un montant aussi important.

M. McCain: Je crois que la compagnie dont vous avez parlé, qui a obtenu le contrat que vous avez mentionné, fonctionne sous la direction d'étrangers qui ont amené leur technique de l'Écosse. Est-ce que j'ai raison?

Adm Porter: Oui, c'est vrai.

M. McCain: C'est un exemple d'un domaine où nous pourrions essayer de former nos propres experts. Donc vous dites, monsieur, et reprenez-moi si je me trompe, que s'il doit y avoir une industrie de la construction navale au Canada, le gouvernement du Canada devra en tout temps être attentif à la position concurrentielle de cette industrie et axer ses subventions et ses politiques fiscales sur les exigences de cette industrie.

Adm Porter: J'aurais aimé pouvoir m'exprimer aussi clairement, monsieur.

M. McCain: Vous appuyer cette déclaration.

Adm Porter: Je l'appuie à 100 p. 100.

M. McCain: Merci.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Goodale.

M. Goodale: Merci, monsieur le président. Je me demande si l'Amiral Porter pourrait me faire part de sa réaction générale à la discussion qui a eu lieu un peu plus tôt ce matin entre nos témoins précédents et M. Forrestall, je crois, concernant la question que vous avez soulevé; je veux parler du transport dans l'Arctique et des observations de la *Dominion Marine Association;* celle-ci estime, et je crois ne pas me tromper, qu'il n'y a pas de problème lorsque l'on envisage la question dans la perspective du transport et de la construction navale, mais qu'il faudrait être prudent étant donné les implications financières et le fardeau fiscal. Je pense que ceci fait suite à votre discussion avec M. McCain. Est-ce que vous croyez que l'élément coût est un facteur important? Si c'est important, devrions-nous néanmoins aller de l'avant et ce, dans l'intérêt public?

Adm Porter: Bien sûr, lorsque l'on parle de l'Arctique, je sais que c'est une autre paire de manches. La technologie nécessaire n'existe nulle part au monde présentement. Il faudra vraiment l'inventer pour construire le genre de navires et mettre au point les techniques qui seront nécessaires pour extraire ces ressources de l'Arctique surtout si on veut le faire toute l'année. C'est une tâche qui n'a jamais été entreprise ailleurs jusqu'à maintenant. Nous

[*Texte*]

undertaken anywhere else up to this point. I think we have an alternative here: we can either decide that it is in Canada's interest to do it herself, or we can say, perhaps we had better let somebody else do it for us. Certainly I am very much on the side of Canada's doing this for herself.

• 1215

Mr. Goodale: I take it from what you have said that nobody in the world, at this point, could be regarded as being ahead of us in this particular field, probably because we have a good chunk of the Arctic.

Adm Porter: I think a certain amount of research has been done in other countries, and perhaps we are slightly behind there. However, into the expertise and knowledge used in developing plans that have been done outside this country there went a tremendous amount of Canadian expertise and knowledge.

Mr. Goodale: I presume you view with some pleasure the Arctic II development, the development of that ice-breaking cargo vessel. I suppose the kind of involvement there, with private industry and a very substantial contribution from government, would indicate that the Arctic is indeed a special case. I wonder, if, bearing that in mind, it fits conveniently within what you were describing earlier as the need for an over-all shipping policy. I suppose it would have to be a very special category within that policy if it were to be included there, and perhaps a fairly cautious approach would not be something that would be unreasonable.

Adm Porter: I would not disagree with that. I sense that, finally, there is dialogue starting in Canada, which is certainly more meaningful than it has been in the past, in relation to the people who have discovered the ore and the oil and the gas up there, want to get it out and, perhaps, want to get it out by sea. They are beginning to talk more to Canadian companies and Canadian organizations, rather than saying we do not have the expertise and, therefore, they must go somewhere else to get it.

Mr. Goodale: I suppose one approach to the difficulty is simply draw a line around that area and as some have suggested, simply close it to foreign operations.

Another way might be a little more flexible when we look at our developers in the North doing the very thing you have commented on just now, and that is to place a requirement on them when they consider methods of transportation to get their product out of the North that, indeed, a condition of their being able to operate in that area might be some priority to Canadian movement of the product.

Adm Porter: I will go along with that.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, one question to Adm Porter. I would like him to comment if he would, for the benefit of the Committee, on what he sees as the future size of ships in terms of tonnage, some of the larger ships. Are we reaching, in effect, the point of diminishing return as far as the size of the ship is concerned?

[*Interprétation*]

avons deux choix: nous déciderons soit qu'il est dans l'intérêt du Canada de s'atteler soi-même à la tâche ou de chercher de l'aide extérieure. A mon avis le Canada devrait le faire lui-même.

M. Goodale: D'après ce que vous avez dit, personne au monde n'est plus avancé que nous dans ce domaine probablement parce qu'une grande partie de l'Arctique se trouve au Canada.

Adm Porter: D'autres pays ont fait des recherches et nous sommes peut-être un peu en retard dans ce domaine. Cependant les autres pays se sont beaucoup servis du savoir-faire et des connaissences du Canada lorsqu'ils ont mis sur pied leur projet.

M. Goodale: Je suppose que vous êtes assez heureux du projet Arctique II, la création d'un cargo brise-glace. Je suppose que l'intérêt qu'on montre ici, étant donné la contribution de l'industrie privée et une contribution très considérable du gouvernement, indique que l'Arctique représente vraiment un cas spécial. En tenant compte de cela, croyez-vous que ce projet renforce la nécessité d'une politique maritime intégrée que vous avez décrite tantôt. Je suppose que cela ferait parti d'une catégorie très spéciale et qu'on devrait être prudent dans ce domaine.

Adm Porter: Je serais d'accord avec vous. J'ai l'impression que nous entamons au Canada un dialogue plus valable que dans le passé avec ceux qui ont découvert dans le Nord les gisements de fer, le pétrole et le gaz naturel et qui veulent le transporter, peut-être par voie maritime. Ils commencent à s'adresser aux sociétés canadiennes et aux organismes canadiens au lieu de se dire que nous n'avons pas les connaissances nécessaires et qu'il leur faut aller les chercher à l'étranger.

M. Goodale: Je suppose qu'on pourrait résoudre cette difficulté en encerclant cette région et en disant, comme une personne l'a proposé, que les étrangers ne peuvent y entreprendre aucune activité.

Il y aurait peut-être une autre façon un peu plus souple de procéder, étant donné que nos promoteurs dans le Nord font exactement ce que vous avez mentionné. Lorsqu'ils envisagent les divers moyens de transport pour leur marchandise, on pourrait leur dire qu'ils seront autorisés à opérer dans cette région à condition de donner une certaine priorité au transport de leur produit par des Canadiens.

Adm Porter: Je suis d'accord avec cela.

Le président: Merci, monsieur Goodale. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à l'amiral Porter. Pour la gouverne du Comité, j'aimerais qu'il nous dise quelle sera d'après lui la jauge des navires futurs, des grands navires. En fait, nous faudra-t-il réduire la dimension du navire?

[*Text*]

Secondly, as far as Canada's ability to build the kind of ships we are talking about in the future is concerned is it there? As I understand it, the Irving Shipyard is of the size that can build very, very large ships. Is this the only one we have? Is that large enough at present?

• 1220

Adm Porter: Within Canada, the largest ship that can be built at the moment is about 80,000, perhaps, to 100,000 tons—in that sort of ball park. A number of shipyards do have plans that would enable them to build larger ships, but before they carry through with those plans, they want to be able to see the future a little more clearly. In other words, they want to see a policy in place that would give them confidence in investing the large amount of moneys that would have to go into building a building berth that could handle ships of a larger size. And, of course, when you look at Arctic bulk or crude oil carriers, or liquid natural gas carriers, ships that have the mass and the power to operate in the ice, you are probably talking in terms of ships that are 150,000 tons, 200,000 tons, or perhaps even larger. Certainly there is no Canadian shipyard that can build those ships at the moment simply because they do not have the building berths. They do have the expertise to build those ships, but they do not have the facilities at the moment.

Mr. Murta: What about size? As far as size is concerned, will we be looking at half-million-ton ships, for example, for oil, etc.? Is there a practical limit, an economical limit, as far as size is concerned?

Adm Porter: Well, of course, as you are probably aware, the very large crude carrier and the ultra large crude carrier market have just gone completely soft at the moment. There is a tremendous overcapacity related to the construction of those ships and just how many of those ships will be built in the future is very difficult to really divine at the moment. The crystal balls are very cloudy on that issue. Certainly the Japanese seem to think that there will be very few of them built again, except perhaps for some OPEC countries, until about 1985. However, I think that when you are talking in terms of the size of ships, you have to think in terms of what those ships are going to do, and undoubetdly there is an optimum size of ship for operations in the Arctic. I do not think anybody has really decided what that is yet, but it probably is going to be in the 100,000-ton to 200,000-ton range.

Mr. Murta: I see. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

This morning three, if not four, of the witnesses that appeared before the Committee were very concerned that our definition of "foreign-registered ship" be such that include ships of Commonwealth countries, particularly the U.K. It was the one thing that everybody agreed to. What is the reason for this emphasis?

Adm Porter: Because traditionally, in Canada, Commonwealth ships have been treated in a special way: they have really been treated as ships that are of Canadian registry. In other words, they had the same rights as ships that were registered in Canada.

[*Interpretation*]

Deuxièmement, le Canada sera-t-il vraiment capable de construire ce genre de navires dont nous parlons? D'après moi, la société *Shipyard Irving* est assez grande pour construire des navires très gros. Est-ce la seule? Est-ce suffisant pour l'instant?

Adm Porter: A l'intérieur du Canada, le plus grand navire que nous puissions construire pour l'instant a une capacité d'environ 80,000 à 100,000 tonnes. Un certain nombre de chantiers navals ont des projets qui leur permettraient de construire des navires plus grands, mais avant d'entreprendre ces travaux, ils veulent être certains de l'avenir. Autrement dit, ils veulent qu'on établisse une politique qui leur permettrait d'investir les montants nécessaires pour la construction de chantiers adéquats. Bien entendu, quand l'on voit les transporteurs de pétrole brut de l'Arctique, ou les transporteurs de gaz naturel liquide, ou les navires qui ont la dimension et la puissance nécessaires pour naviguer dans la glace, on se rend compte qu'il s'agit probablement de navires de 150,000, 200,000 tonnes ou même plus. Il n'y a pas de chantiers canadiens qui construisent ces navires à l'heure actuelle, puisqu'ils n'ont pas les évitages nécessaires. Bien qu'ils aient suffisamment de connaissances pour construire ces navires, ils n'ont pas les installations nécessaires à l'heure actuelle.

M. Murta: Pour ce qui est de la taille des navires, faudra-t-il envisager des navires d'un demi million de tonnes pour le transport du pétrole et d'autres produits? Y a-t-il des limites pratiques ou économiques ayant trait à la taille des navires?

Adm Porter: Je suppose que vous êtes au courant du fait que la marché des bateaux-citernes de fort tonnage et de très grand tonnage transportant du pétrole brut est très restreint à l'heure actuelle. En ce qui concerne la construction de tels navires, il faut tenir compte du fait que le tonnage est trop élevé et il est difficile de prévoir combien de navires de ce genre seront construits. Les boules de cristal sont fort peu claires à ce sujet. Les Japonnais semblent croire que très peu de navires de ce genre seront construits d'ici 1985, exception faite des pays de l'OPEC. Toutefois, lorsqu'il s'agit de déterminer la taille des navires, il faut songer aux cargaisons et à l'utilisation de ces navires. Bien entendu, il existe une taille idéale de navires pour l'Arctique. Jusqu'à maintenant, personne n'a déterminé la taille idéale de tels navires, mais c'est probablement de l'ordre de 100,000 à 200,000 tonnes.

M. Murta: Très bien. Merci.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Ce matin, trois, sinon quatre, témoins qui ont comparu devant le Comité ont exprimé de vives préoccupations ayant trait à notre définition des navires immatriculés à l'étranger, ce qui inclut les navires des pays du Commonwealth, surtout les navires en provenence du Royaume-Uni. Tous étaient d'accord sur ce dernier point. Pourriez-vous nous fournir des raisons à l'appui?

Adm Porter: Par le passé, les navires en provenance des pays du Commonwealth ont été traités de façon très spéciale au Canada. En fait, on leur accordait le même traitement et les mêmes droits que les navires immatriculés au Canada.

[*Texte*]

What we wish to know is, when you think in terms of a foreign ship, is a foreign ship a ship that is built outside Canada? In other words, does that term also include ships that are built and registered in Commonwealth counties?

Mr. Lumley: I am assuming, then, that the same treatment being given to Commonwealth countries' ships has proved detrimental to the Canadian shipping industry.

Adm Porter: I would go along with that. In the past, I think it has.

Mr. Lumley: The second question, Mr. Chairman, with respect to Mr. McCain's comments on subsidies from the Government of Quebec in the developing of a shipping industry, I think the anomaly was opened up by the Darling Report with respect to foreign ships being built at a lesser cost than in Canada. I am sure that that was pretty surprising even to the government officials themselves. Hopefully, with the elimination of the Export Development Corporation credits and duty drawbacks, etc., this anomaly would be rectified.

But is there not a 33 per cent write-off during the first year for people buying ships built in Canada? Is this not an advantage that the Canadian shipbuilding industry has with respect to other countries?

Adm Porter: Well, of course, this is the ship owner that this applies to. I am not very qualified to answer your question. He does have a fast write-off, but as to precisely what that fast write-off is, I do not know.

Mr. Lumley: But is that not because he is buying ships that are built from the people that you represent?

Adm Porter: I think he can have a fast write-off on ships no matter they are built.

Mr. Lumley: Regardless of where they are built, not just from the Canadian shipbuilding industry? That is anomaly number two.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Than you, Mr. Lumley.

Mr. Forrestall.

• 1225

Mr. Forrestall: In terms of the Arctic, Mr. Chairman, if the Admiral could tell us. We are talking about 150,000 ton ships. What would that be, about a Class 7, Class 8, Class 9?

Adm Porter: Of course, the size would not actually determine the class of the ship. It would depend upon the design of it, the materials used in the construction of it and the power that was put into the ship, but it certainly probably would be getting up into that range.

Mr. Forrestall: We have the technology you say, for example, up to Class 7 or Class8.

[*Interprétation*]

Nous voulons maintenant préciser: un navire étranger est-il un navire qui a été tout simplement construit à l'extérieur du Canada? En d'autres termes, cette expression englobe-t-elle les navires qui ont été construits et immatriculés dans les pays du Commonwealth?

M. Lumley: Je suppose que le traitement qui a été accordé aux navires en provenance des pays du Commonwealth a nui à l'industrie canadienne de la navigation.

Adm Porter: Je suis d'accord avec vous. Par le passé, je crois que de telles mesures ont effectivement nui à l'industrie navale canadienne.

M. Lumley: Monsieur le président, j'aimerais poser une deuxième question suite aux commentaires de M. McCain concernant les subventions du gouvernement du Québec au développement de l'industrie navale. En effet, le rapport Darling a souligné que les navires étrangers étaient construits à moins de frais que les navires canadiens. Je suis certain que même le gouvernement a été surpris d'apprendre cela. Espérons que l'abolition de la Société pour l'expansion des exportations, des crédits et des tarifs douaniers mettra fin à cette irrégularité.

N'accorde-t-on pas une exemption fiscale de 33 1/3 p. 100 au cours de la première année aux personnes qui achètent des navires construits au Canada? N'est-ce pas là un avantage qu'a l'industrie de la construction navale canadienne sur les autres pays?

Adm Porter: Si, mais cette exemption fiscale s'applique à l'armateur. je ne suis pas suffisamment informé pour répondre à votre question. En effet, les armaterus bénéficient d'exemptions fiscales, mais je ne pourrais vous fournir de détails à ce sujet.

M. Lumley: Mais n'obtientent-ils pas une exemption fiscale parce qu'ils achètent des navires qui ont été construits par les sociétés que vous représentez?

Adm Porter: Il me semble que les armateurs bénéficient d'exemptions fiscales, que leur navire ait été construit au Canada ou ailleurs.

M. Lumley: L'exemption fiscale s'appliquerait aux navires construits au Canada et à l'étranger? C'est la deuxième irrégularité.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande si l'amiral pourrait nous fournir des données au sujet de la navigation dans l'Arctique. Il s'agit de navires de 150,000 tonneaux. S'agit-il de navires de Classe 7, 8 ou 9?

Adm Porter: La taille du navire ne se rapporte pas directement à la classification du navire. Cela dépend plutôt du type de navire, des matériaux de construction employés et de la puissance du navire. Il s'agirait probablement d'un navire qui ferait partie des classes que vous avez mentionnées.

M. Forrestall: Nous pouvons donc construire un navire de Classe 7 ou 8.

[*Text*]

Adm Porter: The technology, really, I suppose initially goes into the design of it. The construction of it is then a matter of obtaining the materials and putting them together. Certainly there would undoubtedly be some new machines that would be required once you get into the handling of very strong steel and very thick steel, but the techniques are certainly known and the capability of building these ships could certainly be developed in Canadian shipyards. Several of the Canadian shipyards have competence in this regard. They could meet this challenge.

Mr. Forrestall: Having arrived at some saw-off in my little battle with Mr. Hetherington of Panarctic, the question of the use of the *Manhattan* is reasonably topical, my understanding of the Saint John yard is that it could upgrade itself within two years, which is an equivalent time, I would think, to the design period for the very large crude carrier. The alternative would be, I suppose under present circumstances, to put the *Manhattan* back in the yard in Brooklyn and do the conversion that is necessary there, then bring it into Canada. There are two questions, and one relates to the question Mr. McCain was asking. The first one, is this feasible? Should we be looking at the *Manhattan* or should we now bite the bullet, couple the design period for the capacity at least, of one of our yards to upgrade within two years? Should we go that route? Should we now bite the bullet in the judgment of your members or should we hold back and go the *Manhattan* route?

The Chairman: Admiral.

Adm Porter: The *Manhattan*, initially, was not designed as an icebreaking tanker. She was given some structure in the forward part of the ship that would enable her to operate in ice, but I think as a result of the *Manhattan* and as a result of further studies that have been done into the design of icebreaking type ships a new ship would look quite different to the *Manhattan* because she would have different lines.

Mr. Forrestall: She would have reverse thrust capability . . .

Adm Porter: Yes, indeed, and, therefore, it would seem to me that the way to go would be to design and build new ships for that task in the Arctic.

Mr. Forrestall: Should we do it ourselves?

Adm Porter: I think we should.

Mr. Forrestall: Given Panarctic's problem of establishing some kind of a cash flow relatively quickly or they are going to lose their backers—I do not think they really would, but they are in a bit of a bind—it would take them about that length of time to lay the necessary pipelines across that 150-160 miles to get to the Sound where, as I understand it, we can reasonably operate 8 or 10 months of the year. Everything would sort of fit into place were we are to make a decision in the next six or eight months. Is that reasonable or is that sort of opportunism? Would we be blind to look at what seems on the surface to be an ideal situation to bite the bullet, to give a yard, such as the Saint John yard, some reason to believe they should go ahead with it, stating it was a one shot deal. I would not want to go too fast with it yet. On the other hand I am very tempted to encourage to the degree it is possible to bite the bullet now, to make the decision, to give the reasons to the yard for going ahead with it and to encourage Panarctic by direction to get on with design work or engage the design and construction expertise that is required.

[*Interpretation*]

Adm Porter: Tout cela revient au plan de construction. A l'étape de la construction, il suffit de réunir les matériaux nécessaires et de suivre le plan. Nous aurions certainement besoin de nouvel équipement, surtout à l'étape de manutention d'acier très résistant et très épais. Toutefois, les techniques sont bien connues et les chantiers canadiens pourraient certainement construire de tels navires. D'autant plus que plusieurs chantiers canadiens ont déjà les connaissances requises. Ils pourraient certainement relever le défi.

M. Forrestall: Je me suis engagé dans un duel oratoire avec M. Hetherington de la Société Panarctic. J'aimerais vous poser une question ayant trait à l'emploi du *Manhattan*. Si j'ai bien compris, les chantiers de Saint-Jean pourraient améliorer leurs installations en moins de deux ans. Si je ne m'abuse, c'est le temps qu'il faut pour dessiner un pétrolier de fort tonnage. Comme solution de rechange, je suppose que l'on pourrait envoyer le *Manhattan* au chantier de Brooklyn, y faire effectuer certaines réparations et le ramener au Canada. Deux questions se posent alors, dont l'une qui reprend la question posée par M. McCain. Tout d'abord, ce projet est-il réalisable? Devrions-nous examiner la possibilité ayant trait au *Manhattan* ou plutôt attendre deux ans afin de permettre à nos chantiers d'améliorer nos installations? Sommes-nous en mesure de juger les membres de votre association? Serait-il préférable d'avoir recours au *Manhattan*?

Le président: Amiral Porter.

Adm Porter: Au début, le *Manhattan* n'était pas un brise-glace. On avait ajouté certaines structures à l'avant du navire lui permettant de naviguer dans les glaces. Toutefois, à la suite de cette expérience et en vue de certaines études ayant trait au dessin des brise-glace, il semble que ces nouveaux navires seraient tout à fait différents du *Manhattam.*

M. Forrestall: Ils auraient donc la possibilité de faire marche arrière . . .

Adm Porter: Oui. Donc, il m'apparaît qu'il serait préférable de dessiner et de construire de nouveaux navires pour l'Arctique.

M. Forrestall: Devrions-nous le faire nous-mêmes?

Adm Porter: Je crois que oui.

M. Forrestall: La Société Panarctic doit s'assurer qu'elle aura quelque argent en caisse, sinon les investisseurs retireront leur appui—je ne crois pas qu'ils le feraient, mais c'est quand même un problème. Au cours de cette période, la Société Panarctic pourrait construire des pipelines d'une longueur d'environ 150 à 160 milles afin d'atteindre le terrain solide où, si j'ai bien compris, la Société peut fonctionner pendant 8 ou 10 mois par année. Le problème serait résolu si nous prenions une décision d'ici 6 ou 8 mois. Est-ce une approche raisonnable ou s'agit-il d'opportunisme? Aurions-nous raison de dire au chantier de Saint-Jean que nous leur accordons un délai de deux ans afin qu'ils améliorent leurs installations? Je ne tiens pas du tout à ce que nous nous hâtions. Par contre, cette solution m'attire et je suis tenté de dire au chantier de Saint-Jean de procéder tel que prévu et d'encourager la Société Panarctic à entreprendre des études ayant trait au dessin des navires et à réunir des experts en la matière.

[*Texte*]

• 1230

Adm. Porter: Of course, there are several shipyards in Canada that have plans for the building of berths that could handle much larger ships. But as you say, Saint John's shipyard is probably in the best position at this time to do it quickly, and certainly, all other things being equal, of course, when you come to building a berth for a ship of that size, you are not going to do it overnight. You are going to have to plan it and build it. About two months ago I visited a shipyard in Japan that had very recently constructed a new building berth, and it had taken them about two years to get it into operation from the point of commencement of construction.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Two very brief questioners.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I just want to correct the record. On page 50 of the Darling Report, if you can accept that as factual, which is August 1975, it says:

> There is still available under Section 1100 of the Income Tax Act Regulations, the capital cost allowance of 33 per cent per annum for the first user of a Canadian-built ship.

I would suggest, Admiral, that is a pretty good sales pitch or tax advantage for Canadians buying Canadian-built ships.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Just one point, Mr. Chairman. When you were first talking to us, Admiral, you said, when you were talking about the Arctic, either on or beneath. To me, that gives some indication that you perhaps or someone is thinking of submarine tankers. Can you give us some indication of any thoughts that you as Canadian shipbuilders have on that?

Adm Porter: Of course, I think basically here when you are talking about the shipbuilding industry, the shipbuilding industry builds to the design of the ship owner. However, there certainly has been quite a bit of thought given to the idea and I believe there is a Norwegian group that has done a study on this. Not that the whole ship would be underneath the water but most of it would be under the water and only a very small portion would actually appear above the water and slice through the ice.

Certainly the other alternative is to have a true submersible carrying oil. This has certainly been talked about and I am sure papers have been written on it. That is about as far as it has gone at the moment, as far as I am aware.

The Chairman: Thank you very much, Admiral Porter. That was most interesting and we are pleased to have had you with us this morning.

Adm Porter: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: For the benefit of the Committee members, it is obvious that we will not complete the bill this morning or this afternoon. We will be meeting tomorrow morning at 9:30 in the same room; and for the steering committee members, I was considering a meeting around 3:30 this afternoon. But we will contact the members to see if that will be convenient.

[*Interprétation*]

Adm Porter: Bien entendu, il y a plusieurs chantiers au Canada qui projettent de construire des mouillages adaptés aux navires de plus fort tonnage. Comme vous l'avez dit, le chantier de Saint-Jean est en mesure de le faire plus rapidement que les autres; bien entendu, il est impossible de construire un vaste mouillage en un jour; il faut le dessiner et le construire. Il y a environ deux mois, j'ai visité un chantier au Japon qui venait de construire un nouveau mouillage. Ils avaient mis environ deux ans à réaliser ce projet.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Il reste deux noms sur ma liste et je vous prie d'être brefs.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, je tiens à apporter une correction au procès-verbal. En effet, à la page 50 du rapport Darling du mois d'août 1975, on lit ce qui suit:

> L'article 1100 des règlements de la loi de l'impôt sur le revenu accorde encore une exemption fiscale de 33 p. 100 par année aux premiers usagers d'un navire construit au Canada.

A mon avis, cela constitue une excellente réclame pour les Canadiens qui achèteront des navires construits au Canada.

Le président: Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Monsieur le président, ma question a trait aux propos de l'amiral Porter ayant trait à la navigation dans l'Artique. Si je ne m'abuse, il semble que vous ayez songé au transport par sous-marins. En tant que constructeur de navires, pourriez-vous nous faire part de vos commentaires à ce sujet?

Adm Porter: En ce qui a trait à l'industrie de la construction navale, je tiens à souligner que les constructeurs de navires s'en tiennent aux plans que leur fournissent les armateurs. Toutefois, je dois vous dire que nous avons songé au transport par sous-marins. Un groupe norvégien a effectué une étude à ce sujet. Nous avons envisagé la possibilité d'un navire qui serait presque complètement submergé; en effet, la partie du navire qui émergerait briserait les glaces.

Il existe une autre possibilité—un sous-marin affecté au transport du pétrole. Nous avons discuté de cette question et je suis certain que l'on a rédigé des mémoires à ce sujet. Voilà où nous en sommes à l'heure actuelle.

Le président: Merci beaucoup, amiral Porter. Vos propos étaient fort intéressants et nous sommes heureux de vous avoir accueilli parmi nous ce matin.

Adm Porter: Merci, monsieur le président.

Le président: Comme il est évident que nous ne pourrons achever l'étude de ce projet de loi ce matin ou cet après-midi, nous nous réunirons demain matin, à 9 h 30, dans la même pièce. Si cela convient aux membres du comité de direction, nous nous réunirons cet après-midi à 15 h 30.

[*Text*]

I would like to thank all the witnesses that appeared. It was most interesting and I look forward to seeing them again. Thank you very much.

[*Interpretation*]

Je tiens à remercier tous les témoins qui ont comparu devant nous. La séance a été fort intéressante et j'espère que nous aurons l'occasion de revoir ces témoins plus tard. Merci beaucoup.

CA1 XC27
-T82
Government

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 31

Tuesday, December 16, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 31

Le mardi 16 décembre 1975

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-61, Maritime Code Act

CONCERNANT:

Bill C-61, Loi sur le Code maritime

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
JAN 1 6 1976
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

29599—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin	Fleming
Cadieu	Forrestall
Côté	Fortin
Douglas (*Bruce-Grey*)	Goodale
Ellis	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Huntington	Masniuk
Loiselle (*Chambly*)	McCain
Loiselle (*Saint-Henri*)	Murta
Lumley	Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, December 16, 1975:

Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. McIsaac

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le mardi 16 décembre 1975:

M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. McIsaac

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 16, 1975
(32)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:09 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, Murta and Watson.

Other Members present: Mr. Anderson, Mrs. Campagnolo and Mr. Reynolds.

Witnesses: Mr. R. Cook, National President, Canadian Merchant Service Guild and Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-61, An Act to provide a maritime code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact other consequential or related provisions (*Maritime Code Act*).

On Clause 2,

Mr. Cook made a statement and answered questions.

Mr. Mahoney answered questions.

At 12:38 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 16 DÉCEMBRE 1975
(32)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 09 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*) Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, Murta et Watson.

Autres députés présents: M. Anderson, M^me^ Campagnolo et M. Reynolds.

Témoins: M. R. Cook, président national, Canadian Merchant Service Guild et M. J. J. Mahoney, C.R., sous-ministre adjoint (Administration), ministère de la Justice.

Le Comité reprend l'étude du bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes (*Loi sur le Code maritime*).

Article 2,

M. Cook fait une déclaration et répond aux questions.

M. Mahoney répond aux questions.

A 12 h 38, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, December 16, 1975

• 1109

[*Text*]

The Chairman: Good morning, ladies and gentlemen. We have a sufficient number of members to begin our discussions this morning on Bill C-61, Maritime Code Act.

We have with us this morning from the Canadian Merchant Service Guild Mr. R. Cook, who is the national president. I would ask Mr. Cook if he would come up here. Mr. Cook, before we begin the questions and answers, is there anything you would like to say? Mr. Cook.

Mr. R. Cook (National President, Canadian Merchant Service Guild): Mr. Chairman, and members: I would like to thank the Committee for, belatedly, allowing me to speak on this bill. Unfortunately, we were not notified beforehand, we did not get word of the actual committee meetings until late last week.

Our organization represents most of the officers within Canada, from Vancouver Island straight through the Northwest Territories, down through the Great Lakes, the St. Lawrence River and as far as Newfoundland.

• 1110

In looking at this particular bill we find that, in general terms, we are in agreement with its basics. There are specific areas that were mentioned, I think, by some of the other union organizations and by the Dominion Marine Association, where changes possibly should be made for clarification purposes.

We agree with the presentations that were made by the other unions and by the presentation made by the Dominion Marine Association except in one particular area. In the situation where you determine what a "foreign registered" ship is, we do think, as did Dominion Marine Association, and as did the other unions involved, the terms used are rather ambiguous and could be clarified to be much more specific, in other words, to the extent that it shall be Canadian vessels and Canadian vessels only operating on coastal waters of Canada.

Where we are in complete disagreement with the Dominion Marine Association was where they said that Canadian-owned vessels could be operated and registered outside of Canada. In our experience we have found and I can give you various examples, that Canadian-owned companies operate Canadian ships under foreign registry in order to do one thing, to defeat the Canadian Government out of taxes. There is no other reason.

In today's shipping world, when you talk about competitive shipping, Canada with the new automated types of vessels can operate with any foreign nation in the world or very closely compete with any foreign nation in the world when it comes to the matter of crewing the vessels, the matter of wages or the matter of conditions.

Twenty years ago when a 10,000 ton vessel used to have a crew of anywhere from 35 to 50 people, the crewing costs were one of the largest costs in the shipping industry. Today, when you operate 50,000 to 75,000 to 80,000 ton vessels with something anywhere from 16 to 18 persons and where the other shipping nations of the world have brought up their wages almost to the extent of Canadian wages, there is very little disparagement there, so the wage and crew costs are really negligible. Therefore, the only place that it pays Canadian companies to register

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 16 décembre 1975

[*Interpretation*]

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Nous sommes suffisamment nombreux ce matin pour entamer notre discussion du Bill C-61, Loi sur la Code maritime.

Nous comptons parmi nous M. R. Cook, président national de la Guilde de la marine marchande du Canada. Je demanderais à M. Cook de bien vouloir s'approcher. Monsieur Cook, avant de passer aux questions, aimeriez-vous dire quelque chose?

M. R. Cook (président national, Guilde de la marine marchande du Canada): Monsieur le président, honorables députés, je remercie le Comité de me donner l'occasion de faire connaître mes vues sur ce projet de loi. Malheureusement, nous n'avons pas été prévenus et n'avons eu connaissance des réunions du Comité qu'à la fin de la semaine dernière.

Notre organisation représente des fonctionnaires travaillant dans l'ensemble du Canada depuis l'Île de Vancouver jusqu'aux Territoires du Nord-Ouest en passant par les Grands Lacs, le Saint-Laurent et Terre-Neuve.

Après examen de ce projet de loi, nous nous sommes déclarés d'accord sur ses grandes lignes. Certains organismes dont la *Dominion Marine Association* ont, je crois, recommandé d'apporter plusieurs changements en vu de clarifier tel ou tel élément.

Nous sommes en général d'accord avec ce qui a été proposé. Toutefois nous ne pensons pas que la définition d'un «navire immatriculé à l'étranger» soit ambiguë ou trop vague puisque de toute façon cela ne toucherait que les navires canadiens évoluant dans les eaux côtières du Canada.

Par contre, nous ne sommes pas du tout d'accord lorsque la *Dominion Marine Association* déclare que les navires canadiens pourraient servir et être immatriculés hors du Canada. L'expérience nous a prouvé, et je puis vous donner divers exemples, que les sociétés canadiennes qui utilisent des navires canadiens immatriculés à l'étranger le font uniquement dans le but d'échapper à l'impôt canadien. C'est la seule raison.

Dans le monde des transports maritimes aujourd'hui, quand on parle de concurrence, le Canada est très bien placé avec ses nouveaux navires automatisés, qu'il s'agisse du recrutement de l'équipage, des salaires ou des conditions de travail.

Il y a 20 ans, quand les navires de 10,000 tonnes nécessitaient un épuipage de 35 à 50 personnes, c'était le coût le plus important de la marine marchande. Aujourd'hui, avec des navires de 50,000 75,000 ou 80,000 tonne il suffit de 16 à 18 personnes et quand les autres pays ont presque amené leurs salaires au niveau canadien, la dépréciation est très minime sous cet angle et on peut véritablement dire que le coût de l'équipage est négligeable. Aussi, le seul avantage pour les sociétés canadiennes de se faire immatriculer «étrangères», est une question d'impôt. C'est tout.

[*Texte*]

"foreign" is by virtue of beating the tax costs. There is no other way.

Take the Canadian Pacific. It registers in Bermuda, it pays no taxes. It is supposedly a Canadian company, it sure enough takes enough money out of this country, but what does it do with its deep sea fleet, it registers it in Bermuda. K. C. Irving has done the same thing. He made all his money in Canada and registers his ships in Bermuda because he is going to beat the taxes. That is the primary reason why these shipping companies of Canada register their vessels in foreign countries. There is no other basic reason. Oh, there may be one other—and I am not suggesting that K. C. Irving, or CPR are doing this. In the foreign runaway countries, their standards of safety are not as high as the standards required under Canadian law. So some of the Greeks, the Panamanians, the Liberians and countries such as that do have substandard safety regulations, manning regulations and crewing regulations which would not be allowable within Canada. At my last attendance of this Committee, there was a lot of discussion and there were a lot of questions asked about the North. This is one of the primary reasons why I wanted to be able to speak to you today.

• 1115

We talked about the Howard Darling Report and the suggestions made by Howard Darling so far as northern operations are concerned. But Howard Darling actually had two reports—one was on coastal shipping, one was on international trade—and in both instances he very strongly came out with the fact that Canada, if it is going to move towards international trade, is going to have to start moving from the northern operations; that this is Canada's focal expansion point, the North.

We have the richest iron ore mines in the world sitting around in the North, actually doing nothing right at this particular time. Our very highly expanded oil operations within the North really have not been touched upon as yet. And if Canada is going to get into the foreign trade and intercoastal trade to any much greater extent than they are today, this is the area where they should be starting.

Another inquiry that was held, which was not discussed at the other meeting that I attended here, was the Hedlin Menzies Report on international shipping. Now the Canadian government hired Hedlin Menzies, and Hedlin Menzies then hired experts throughout the world, to discuss with them the possibility of Canada's getting into the ddep-sea trade. He came down with a recommendation that, yes, there are various operations within the world where Canada could competitively get into the deep-sea operations in a very economically feasible situation.

He suggested that Canada could come out with at least 20 vessels of from 50,000 tons to 80,000 tons and operate in certain specific areas of the world, on certain specific trade routes, and do it very feasibly, economically, and in competition with anyone else in the world, taking into consideration the fact that you would be building new, highly automated vessels with low-cost operation, in the over-all picture; and he certainly was very emphatic on the fact that they could do this.

Howard Darling dealt, in both of his inquiries, extensively with the expansion of the North, and suggested that Canada, if it was going to make any inroads in transportation, had to start in this particular area.

[*Interprétation*]

Prenez l'exemple du Canadien Pacifique. Il est immatriculé aux Bermudes et ne paie pas d'impôt. On prétend que c'est une société canadienne et il est certain qu'il retire assez d'argent au Canada pour cela mais que fait-il de sa flotte en eau profonde? Il l'immatricule aux Bermudes. K. C. Irving a fait la même chose. Il gagne de l'argent au Canada et immatricule ses navires aux Bermudes pour ne pas payer d'impôt. C'est la principale raison pour laquelle ces sociétés canadiennes de transport maritime immatriculent leurs navires dans les pays étrangers. Il n'y a pas d'autres explications. Oh! peut-être y en a-t-il une autre et je ne veux pas ici accuser K. C. Irving ou le C.P. Par ailleurs, dans ces pays étrangers, les normes de sécurité ne sont pas aussi strictes qu'au Canada. Ainsi, la Grèce, Panama, le Libéria, etc., ont des règlements relatifs à la sécurité et à l'équipage qui sont bien en-deçà des normes exigées par le Canada. La dernière fois que j'ai comparu devant ce Comité, on a beaucoup parlé du Nord. C'est en partie pour cela que j'ai voulu revenir aujourd'hui.

Nous avons parlé du rapport Howard Darling et des suggestions qu'il contient pour les activités dans le nord. En fait, il y avait deux rapports dont l'un touchait la marine côtière et l'autre le commerce international et dans les deux cas il est dit très clairement que si le Canada veut avoir une place sur le marché international il devra concentrer d'abord tous ses efforts sur l'expansion du Nord.

Nous y avons les plus grandes réserves de minerai de fer du monde sans que nous les exploitions pour autant. Nos activités pétrolières maintenant très développées dans le Nord n'ont pas encore réellement été touchées. Or, si le Canada veut une place sur la scène internationale et s'il veut développer ses relations commerciales intercôtes, c'est là qu'il faut commencer.

Il y a une enquête dont il n'a pas été question à l'autre réunion, et c'est le rapport Hedlin-Menzies sur la marine marchande internationale. Vous savez que le gouvernement canadien a confié cette étude à Hedlin-Menzies qui, à son tour, a fait appeal à des experts d'un peu partout dans le monde pour étudier la possibilité que le Canada ait des activités commerciales en eaux profondes. Ce rapport contenait une recommandation selon laquelle il était certain que, sur divers plans, le Canada pouvait avoir en eaux profondes une position concurrentielle.

On a dit que dans certaines régions, sur certains itinéraires commerciaux, le Canada pourrait, avec au moins 20 navires de 50,000 à 80,000 tonnes, atteindre un excellent niveau économique par rapport au reste du monde puisque nous construirions des navires neufs, fortement automatisés et à faible coût d'exploitation; Hedlin-Menzies a énormément insisté là-dessus.

Dans ses deux enquêtes, Howard Darling, pour sa part s'est considérablement attardé sur l'expansion du Nord et a déclaré que si le Canada voulait s'engager dans cette voie, il devait débuter dans le Nord.

[*Text*]

Hedlin Menzies mentions, in his 50,000 to 80,000 ton type of vessels, a combination type of operation where the vessel would carry bulk ore and oil on one particular vessel.

Howard Darling was not quite that explicit though he does mention this fact. Howard Darling, in his reports, discusses the matter of a 40-40-20 type of operation. Now, this was dealt with by some of the other people the other day, but not very extensively. The 40-40-20 operation would be if Canada would pass a law stating that 40 per cent of Canadian goods would be carried on Canadian bottoms, 40 per cent could be carried by the person whose equipment they are moving or the person with whom they are dealing, and 20 per cent would be open to any other bidders.

Now, if Canads is going to have a viable marine operation, then they are going to have to operate, I think from this type of basis. This is not unique in the world today. There are many, many countries in the world looking at this type of an operation to protect their own trade interests.

• 1120

Howard Darling points out very extensively that doay, for two reasons, first the fact that many countries today have bilateral trade agreements—in other words, these are agreements just between these two countries that tie up the operation of transportation between those two countries between themselves—which eliminate outside competition. He says that this is becoming more and more predominant. There is also the international conferences which today, he points out, and which anyone within the shipping industry knows, are in effect a form of a cartel because the largest shipping nations in the world get together and they lay out the various prices pertaining to the various routes.

If Canada is going to get into the type of situation where they are going into competition with these two more or less monopolytype operations, then Canada is going to have to protect itself with legislation of its own. This is why I say that probably the best protection that Canada could get would be to use the 40/40/20 type of situation.

I will give you a good example of why this type of thing should be brought about. In Roberts Bank out in British Columbia we ship extensive amounts of ore and coal to Japan. Japan came over to Canada and made an agreement with the government whereby they would pour money into the coal mines, they would pour money into the iron mines and they would move these natural resources over to Japan, where they would be made into steel and then sent back to Canada and sold as a finished product. However, what Japan did, and what they always do in making such an agreement, is they said, "We will get involved in this type of an operation but only if all of the stuff is moved on our vessels." So, here they are coming over to Canada and taking all of our natural resources and moving them over to Japan on their vessels and then making them into the finished products and sending the finished products back to us and selling them to us. Japan is getting the edge from every direction, and we end up getting nothing but a big hole in the ground.

When you talk about the operation of the North, you are talking about a four to five-month operation. You cannot build vessels today to operate for four or five months a year, so they have to be able to be moved into another type of operation, which would be a deep sea operation, so you

[*Interpretation*]

Quant à Hedlin-Menzies, pour ses navires de 50,000 à 80,000 tonnes, il envisage une exploitation combinée où le navire transporterait à la fois du minerai en vrac et du pétrole.

Howard Darling en parle sans être toutefois aussi explicte. Dans ses rapports, il discute d'un type d'exploitation 40-40-20. On en a parlé dans une certaine mesure l'autre jour. Ce type d'exploitation nécessiterait que le Canada adopte une loi déclarant que 40 p. 100 des marchandises canadiennes seraient transportées par des navires canadiens, 40 p. 100 par la personne à qui appartient le matériel transporté ou l'autre partie dans le contrat, et 20 p. 100 serait laissé à quiconque offrirait d'effectuer le transport.

Or, si le Canada veut avoir une marine valable, il faudra, je crois, qu'il procède en quelque sorte de cette façon. Cette situation n'est pas unique à l'heure actuelle. Bon nombre de pays envisagent cette solution afin de protéger leurs propres intérêts commerciaux.

Howard Darling explique de façon très détaillée que cette situation existe aujourd'hui pour deux raisons: premièrement, de nombreux pays, ont conclu des accords commerciaux bilatéraux, autrement dit, des accords qui existent uniquement entre ces deux pays qui, par le fait même s'accaparent tous les moyens de transports, ce qui élimine la concurrence extérieure. Il ajoute que cette tendance prédomine de plus en plus. Il ne faudrait pas non plus oublier les conférences internationales qui aujourd'hui, comme tous les membres de la marine marchande le savent, constituent en fait un type de cartel puisque les pays les plus puissants dans ce domaine fixent ensemble les prix des diverses routes.

Si le Canada veut entrer en concurrence avec ces deux types d'opération plus ou moins monopoleuses, il devra alors se protéger grâce à sa propre loi. J'estime que la meilleure protection à laquelle le Canada pourrait recourir serait probablement la formule 40/40/20.

Permettez-moi de vous citer un exemple afin de vous démontrer pourquoi ce type de formule devrait être introduit. En Colombie-Britannique nous envoyons par bateau, depuis Roberts Bank, des quantités importantes de minerai et de houille à destination du Japon. Ce pays a conclu un accord avec le gouvernement canadien en vertu duquel le Japon investit dans les mines de houille et de fer puis transporte ces ressources naturelles chez lui, où il les transforme en acier qui sera ensuite exporté au Canada et vendu comme produit fini. Toutefois, le Japon a procédé comme il le fait habituellement dans le cadre de telles ententes, c'est-à-dire qu'il a convenu d'exploiter ce domaine à condition que ses propres minéraliers servent au transport. Par conséquent, il vient chercher toutes nos ressources naturelles et les transporte jusque chez lui par ses propres bateaux puis fabrique les produits finis qu'il revient nous vendre par la suite. Je Japon tire tous les avantages alors que nous nous retrouvons avec rien de plus qu'une immense cavité dans le sol.

Lorsque l'on parle des opérations dans le Nord, il s'agit de travaux qui dureront quatre ou cinq mois. On ne peut construire des navires qui ne serviront que quatre ou cinq mois par an. Il faut donc pouvoir les affecter à un autre type d'exploitation en haute mer et ensuite faire des arran-

[*Texte*]

have to make arrangements to be able to compete on a deep sea operation, which means you have to, if you are going to get companies involved in this type of situation, you have to guarantee them that they are going to get cargoes. So again I say that the only way you are going to give them a guarantee along this line is something like a 40/40/20 operation in order to be able to operate competitively with the other countries of the world for the other seven months of the year.

Thank you. That is all I have to say.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook. I have first on the list Mr. Forrestall.

• 1125

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I have just one or two fairly brief questions because of our time limitations. I wonder if I could expand a bit on the formula that was perceived or devised by UNCTAD, or through UNCTAD, with respect to the code of ethics, a new code of ethics, for a line of conferences; and going on from that, in the context of the structure of this bill and its capacity to accommodate and permit us to develop our own merchant marine, how the witness, Mr. Chairman, would view a conversion, if you will, or a return to Canadian registry and Canadian crews, of some of the fleets that are, in the sense of the witnesses, evident offenders. You have mentioned two; CP and Mr. Irving in New Brunswick . . .

Mr. Cook: And Blue Peter Steamships.

Mr. Forrestall: . . . and I think of the West Coast, and of the movement of wood; and the registry of those ships and the crews of those vessels. Is there an over-all approach by which Canada might—for example, with tax incentives—encourage the return to Canadian registry of these various groups?

I could not precisely identify the size of it, but I know it is very, very substantial. Do you have any views? Does the Canadian Merchant Service Guild have any views with respect to this? Is an ad hoc approach possible? Could we do it segment by segment, or would it be a general approach? Or could we do it at all?

Mr. Cook: I think that, in our presentations to the Ministry of Transport on this particular problem, we have suggested that Canada should give a view to some form of subsidy—not an operating subsidy as such, whereby the vessels would be operated and then Canada would give them extra money for profits that they do not make, but along the line of, for instance, long-term, low-interest loans and various types of tax concessions.

This type of thing is being done throughout the world; the people that we compete with in international trade are doing this in practically every country of the world—they have some form of a basic subsidy. I think that Canada, to get the companies of Canada interested, is going to have to make some form of concessions; but we will get it back twofold, by virtue of the collection of taxes and so on, eventually, plus your trade deficits. There are various methods—the taxes we get just from the people operating the vessels and the ancillary company operation that would develop from this.

[*Interprétation*]

gements afin d'entrer en concurrence à ce niveau. Si l'on veut que les sociétés s'intéressent à ce type d'exploitation, il faut leur garantir des cargaisons. Encore une fois, j'estime que le seul moyen d'offrir une telle garantie serait d'avoir recours à la formule 40/40/20 afin d'assurer une concurrence viable avec les autres pays pendant sept mois.

C'est tout ce que j'avais à dire, merci.

Le président: Merci, monsieur Cook. Le nom de M. Forrestall figure le premier sur ma liste.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Étant donné notre limite de temps, j'aimerais poser une ou deux questions assez brèves. Je voudrais parler un peu plus longuement de la formule qui a été conçue par la CNUCED ou grâce à son concours en ce qui a trait au nouveau code d'éthique adopté pour une série de conférence; à partir de cela, étant donné la structure de ce projet de loi et vu qu'il va nous permettre de créer notre propre marine marchande, le témoin est-il d'avis qu'on devrait redonner une immatriculation canadienne et des équipages canadiens à certaines flottes qui sont, de l'avis des témoins, des contrevenants évidents. Vous en avez mentionné deux: le CP et M. Irving au Nouveau-Brunswick . . .

M. Cook: et les paquebots Blue Peter.

M. Forrestall: . . . je pense à la Société West Coast et l'acheminement du bois; à l'immatriculation et aux équipages de ces navires. Le Canada pourrait-il d'une certaine façon, par exemple au moyen de stimulants fiscaux, encourager ces divers groupes à revenir à l'immatriculation canadienne?

Je ne pourrais pas dire combien il y en a, mais je crois qu'il y en a beaucoup. Avez-vous une opinion là-dessus? La guilde de la Marine marchande du Canada a-t-elle une opinion là-dessus? Est-il possible d'adopter une attitude spéciale à cet égard? Pourrait-on envisager chaque cas en particulier, ou se servirait-on d'une méthode générale? Pourrait-on le faire?

M. Cook: Lorsque nous avons abordé le problème avec le ministère des Transports, nous avons proposé que le Canada envisage des subventions, qui ne miseraient pas directement l'exploitation; il s'agirait de fonds supplémentaires pour compenser les profits que perdraient ces compagnies. On pourrait par exemple consentir des prêts à long terme à intérêt peu élevé et accorder divers genres de concessions fiscales.

C'est ce que l'on fait partout dans le monde. Nos concurrents sur le marché international reçoivent presque dans tous les pays du monde une subvention de base. Pour intéresser les compagnies canadiennes, le Canada devra accorder certaines concessions, mais il rentrera dans ses fonds de deux façons, au moyen de la perception d'impôt etc., en plus des déficits commerciaux. Il y a diverses méthodes—mais le Canada bénéficiera de l'impôt que payeront les propriétaires de ces navires et de toutes les opérations auxiliaires qui dépendront de cette exploitation.

[*Text*]

Mr. Forrestall: In your opinion, then, there is an approach that might embrace the use of several tools or several instruments which might have the effect of attracting back into Canadian registry that fairly substantial fleet that, in effect, is Canadian-owned, but is registered offshore. Is that correct?

Mr. Cook: Yes, that is right. I think that not enough study has been made in this particular area. There are methods, proven methods, that have worked in various countries throughout the world, whereby it does not become a charitable type of an operation but just becomes a more business-like and economically feasible form of operation.

Mr. Forrestall: Could I switch you a little bit to another stumbling block, another obstacle, that may or may not be a factor in pursuit of this area, and that is Part III of the Canada Labour Code, with respect to the maximum number of hours allowed to be worked.

I know that the Canada Labour Code provides procedures for application for exemptions under that. Could you tell us, from your experience, how this in fact works? Is it working satisfactorily? Do Canadian shippers, with Canadian bottoms and Canadian flags, operating in our coastal waters, find that Part III of the Canada Labour Code is satisfactory, that they are able to meet it?

For example, with respect to traffic on the Great Lakes, the ships are home, tied up somewhere, fairly regularly; and the men can get home. But if they are in the coastal trade—perhaps they are running from, let us say, Montreal to some of the outports of Newfoundland, or to Halifax, and are gone two or three weeks at a time. Is that an impairment, or have the operators found that they can work within the exemptions presently provided under the Canada Labour Code?

• 1130

Mr. Cook: When the Canada Labour Standards Code first came out, we had a terrible situation on our hands because someone had drafted a bill not suitable to parts of Canadian industry. The marine industry was one, the trucking industry and the railroad industry were others. They wrote it for people operating in a factory or an office five days a week, eight hours a day, not taking into consideration the 24-hour-a-day 30-days-a-month operations they have in the marine industry or the trucking industry or in some areas of the railroad industry. So what we had to do was to sit down and work out a method between the management people, the governments and ourselves within which we could adapt to the Code. Instead of the Code being adapted to the operation, we had to do it the opposite way. It is workable and it is becoming more so, because there is more and more leave today than there was when the Code first came out. In the shipping industry, for instance, four months a year off the vessel is now very normal. In the towing industry in British Columbia, the men only work five months a year and are on 12-months pay. We use this averaging section under Section 3. By virtue of the averaging section we were able to comply with the Code.

[*Interpretation*]

M. Forrestall: A votre avis alors on pourrait, par divers moyens, intéresser cette flotte assez considérable qui est en fait la propriété de Canadiens mais qui est immatriculée à l'étranger, à rechercher une immatriculation canadienne. Est-ce exact?

M. Cook: Oui, c'est exact. Je crois que nous n'avons pas fait assez d'études dans ce domaine. Il y a des façons de le faire, des façons qui ont été mises à l'épreuve, et qui ont fonctionné dans divers pays du monde, par lesquelles cela ne devient pas une entreprise de charité, mais une entreprise commerciale économiquement rentable.

M. Forrestall: Pourrions-nous maintenant passer à un autre obstacle, qui peut nous paraître un facteur dans ce domaine, c'est-à-dire la partie III du code du travail du Canada portant sur le maximum autorisé d'heures de travail.

Je sais que le code de travail du Canada prévoit des procédures par lesquelles on peut demander d'être exempté de cette disposition. D'après votre expérience, comment cela fonctionne-t-il en fait? Est-ce que c'est satisfaisant? Les armateurs canadiens, dont les navires sont immatriculés sous pavillon canadien et font du cabotage, jugent-ils satisfaisante la partie 3 du code du travail du Canada, sont-ils capables de s'y conformer?

Par exemple, en ce qui concerne la navigation sur les Grands lacs, assez souvent les navires sont ancrés quelque part et les membres de l'équipage peuvent aller chez eux. Mais pour ce qui est du cabotage, les navires partent disons de Montréal vers certains ports de Terre-Neuve, ou vers Halifax, et ils naviguent pendant deux ou trois semaines sans interruption. Est-ce que de telles mesures constituent un obstacle ou est-ce que les parties en cause ont réussi à s'accommoder des exemptions en vigueur à l'heure actuelle dans le Code canadien du travail?

M. Cook: Lors de la promulgation du Code canadien du travail (normes), de nombreuses difficultés se sont posées puisque l'on avait rédigé une loi qui ne s'appliquait pas è tous les secteurs de l'industrie canadienne, tels que l'industrie maritime, le camionnage, et les chemins de fer. En effet, les rédacteurs de cette loi n'avaient pas tenu compte des conditions qui existent dans ces secteurs—telles que des journées de travail de 24 heures et une période de fonctionnement de 30 jours par mois—mais plutôt des personnes qui travaillent dans des usines ou dans des bureaux 5 jours par semaine, 8 heures par jour. Ainsi, nous avons communiqué avec les responsables de la gestion et les gouvernements afin de mettre au point une méthode qui pourrait s'adapter au Code canadien du travail. Au lieu d'adapter le Code au fonctionnement, nous avons dû procéder de façon intense. Ce système est praticable encore plus aujourd'hui qu'il ne l'était lors de la promulgation du Code canadien du travail. Par exemple, dans le domaine des transports maritimes, il est tout à fait normal de chômer pendant une période de 4 mois. Dans l'industrie du remorquage en Colombie-Britannique, les employés ne travaillent que pendant 5 mois et reçoivent un salaire réparti sur 12 mois, selon l'article 3 du Code qui prévoit une moyenne salariale. Cet article nous permet de nous conformer aux dispositions du Code.

[*Texte*]

In the Great Lakes we used a different form of concession. We used the excess hours concession whereby they could apply for hours of overtime above and beyond the number of hours worked within that averaging period. They get a permit for this. We worked it out and it is workable.

Mr. Forrestall: Within the scope of proposed legislation in front of us do you not see that as any impediment to the development of a purely Canadian coastal trade? What about the North, if we extended the provisions of this bill to include the waters north of 60 degrees, do you see the Code as any impairment?

Mr. Cook: No. Right now, we have northern operations complying with the Code. It is understood during that particular period up North there are many excessive hours because the crew not only delivers the material from point A to point B, but they also act as longshoremen and take the material ashore and bring aboard anything from the ports up there. There are excess hours, but it has been workable.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Just so the record will be absolutely clear, an attempt was made to reach your association. In fairness to the Committee, it was not a question of not having attempted to reach you. Perhaps there was a bit of fault on both sides. I take some personal responsibility for it.

Mr. Cook: Well, I do not think it is your fault. We should have been officially notified.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mrs. Campagnolo.

Mrs. Campagnolo: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cook, you are a representative of the Canadian Merchant Service Guild. That was not announced when you were introduced . . .

Mr. Cook: The Chairman announced it.

Mrs. Campagnolo: . . . I was rather curious. Since you represent a group which has operations in British Columbia, could you outline for the Committee what effect the transfer to a central registry in Ottawa would have on your organization, if any, as is proposed under this Code?

Mr. Cook: It is just as pertinent to British Columbia as it is to Newfoundland.

Mrs. Campagnolo: Exactly, except for the central part of Canada. I would outline for you . . .

Mr. Cook: I wish you people would . . .

Mrs. Campagnolo: Although I do not know about the registry courts in Newfoundland, I am talking about the ones in Vancouver, Victoria, Prince Rupert, Nanaimo and Port Alberni. Now, with your knowledge of maritime operations, I would like to have your comments on the effect on the marine community, if these registry offices were removed from British Columbia to Ottawa?

[*Interprétation*]

Dans la région des Grands Lacs, nous faisons des concessions d'un autre ordre. En effet, les dispositions du Code permettent aux travailleurs de travailler des heures supplémentaires en sus de la semaine moyenne de travail. Les travailleurs obtiennent un permis à cette fin. Nous avons réussi à mettre ce système en marche et il est praticable.

M. Forrestall: Compte tenu du projet de loi à l'étude à l'heure actuelle, ne croyez-vous pas qu'il s'agit d'un empêchement au développement du commerce canadien le long des côtes? Par exemple, si les eaux territoriales au nord du 60ième parallèle étaient incluses aux termes de ce projet de loi, ne croyez-vous pas que le Code constituerait un obstacle?

M. Cook: Non. A l'heure actuelle, nous assurons le fonctionnement de certaines installations dans le nord, qui se conforment aux dispositions du Code. Au cours de la période de travail dans le nord, les équipages travaillent pendant des heures supplémentaires puisqu'ils assurent non seulement la livraison de marchandises du point A au point B, mais ils agissent aussi en tant que débardeurs s'occupant du déchargement et du chargement des navires. Il y a des heures supplémentaires, mais le système est praticable.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Afin de rendre justice au Comité, il convient de souligner qu'on a tenté d'avertir les représentants de votre association. Nous avions peut-être tous tort. J'accepte une part de cette responsabilité.

M. Cook: Je ne crois pas que ce soit de votre faute. On aurait dû être avertis de façon officielle.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Madame Campagnolo.

Mme Campagnolo: Merci, monsieur le président. Monsieur Cook, vous représentez la Guilde de la marine marchande du Canada. On a oublié de le dire lorsqu'on vous a présenté au Comité . . .

M. Cook: Le président l'a annoncé.

Mme Campagnolo: . . . j'avoue que j'étais curieuse. Puisque vous représentez un groupe qui dessert la Colombie-Britannique, pourriez-vous nous dire quels effets les modifications proposées, c'est-à-dire le centre d'enregistrement à Ottawa, auraient sur votre organisme?

M. Cook: Ces effets se feront sentir tant en Colombie-Britannique qu'à Terre-Neuve.

Mme Campagnolo: Exactement, sauf pour la partie centrale du Canada. Je voudrais vous faire un résumé . . .

M. Cook: Je souhaiterais que vous . . .

Mme Campagnolo: Bien que je ne sois pas au courant de la situation dans les bureaux d'enregistrement à Terre-Neuve, je m'y connais en ce qui concerne les bureaux à Vancouver, Victoria, Prince-Rupert, Nanaïmo et Port Alberni. Pourriez-vous nous faire part de vos commentaires au sujet des effets sur l'industrie maritime du transfert des bureaux d'enregistrement de la Colombie-Britannique à Ottawa?

[*Text*]

Mr. Cook: It would not make a bit of difference . . .

• 1135

Mrs. Campagnolo: You do not think the time lapse . . .

Mr. Cook: . . . because the operation would not have to move from Victoria or Vancouver, Nanaimo or Prince Rupert. It would still operate out of there. It is a paper registration, that is all.

Mrs. Campagnolo: At times now we find that the time it takes to communicate a loan or a mortgage or a deal on some kind of ship takes about three or four days. You do not feel that there would be a further delay if this was taking place in Ottawa.

Mr. Cook: I do not think so.

Mrs. Campagnolo: You think it would be a matter of telephoning.

Mr. Cook: Telex. Today's communication does not cause any great delay in anything.

Mrs. Campagnolo: You do not think so? Not even when you are above the 53rd parallel? Above the 60th it is a good deal better, but below the 60th it is a good deal different.

The other point I wanted to bring out was if you would not mind comparing for us the costs of a Canadian merchant marine to the present expedient manner in which Canada transports its goods. You are talking in general terms about a marine presence in the North. I presume you mean a merchant marine.

Perhaps you could give us this, because I wonder how we can be a productive nation when, for instance, towing organizations do five months work for 12 month's pay. How do we manage this?

Mr. Cook: Not the organizations. You have to understand that the men working on the tow boats in British Columbia work 12 hours a day, 30 days a month. When you average that out and you take the excess hours and convert that to leave, it works out—to bring it into a 40-hour week, that plus your annual vacations, plus your statutory holidays—those excess hours converted into leave means that these people, to work a 40-hour week on a yearly basis to get their 2,080 hours in, work about five months and one week a year.

Mrs. Campagnolo: So you are double shifting . . .

Mr. Cook: So what you do is have two crews. There is one crew on and there is one crew off, but it does not stop the ship operation.

Mrs. Campagnolo: Yes. I wonder what some of the old shippers would say about that.

The other point I would like to talk to you about is your discussion of exploitation by Japan and how the philosophy of your organization used the potential—as you call it—expansion of the North. Do you feel that this is a pre-eminent project that should go forward on a Canadian basis alone? Are you looking at only Canadian companies for a Canadian merchant marine? Or are you looking possibly at Canadian maritime organizations transporting goods for all countries from the North?

[*Interpretation*]

M. Cook: Cela n'aurait pas beaucoup de différence.

Mme Campagnolo: Vous ne pensez pas que les retards . . .

M. Cook: L'immatriculation des navires aura toujours lieu à Victoria, Vancouver, Nanaïmo ou Prince-Rupert. Il s'agit tout simplement de l'immatriculation officielle, voilà tout.

Mme Campagnolo: Des fois il faut trois ou quatre jours avant de consentir un prêt ou une hypothèque pour un navire. Ne pensez-vous pas que le retard serait d'autant plus grand si la transaction avait lieu à Ottawa?

M. Cook: Je ne le pense pas.

Mme Campagnolo: Il s'agirait tout simplement de téléphoner.

M. Cook: Par télex. Notre système de communication d'aujourd'hui rend possible des transactions très rapides.

Mme Campagnolo: Il n'y aura pas de retard, même si on se trouve au-dessus du 53ième parallèle? Au-dessus du 60ième parallèle, c'est toujours possible, mais la situation est différente si on se trouve en-dessous.

Pourriez-vous également comparer le coût de l'établissement d'une marine marchande au Canada avec celui du système de transport actuel. Vous parlez de façon générale d'une marine marchande dans les eaux du Nord.

J'aimerais bien que vous nous donniez quelques renseignements à ce sujet, parce que je me demande comment le Canada pourrait réussir commercialement quand des entreprises de remorquage gagnent tout leur salaire annuel en ne travaillant que cinq mois?

M. Cook: Il ne s'agit pas d'entreprises. Il faut comprendre que les hommes qui travaillent sur les remorqueurs en Colombie-Britannique travaillent 12 heures par jour 30 jours par mois. Il faut calculer la moyenne en convertissant le temps supplémentaire en congés, ce qui veut dire que les équipages de ces bateaux travaillent 2,080 heures au cours d'une période de 5 mois et une semaine pas an, ce qui équivaut à des semaines de 40 heures sur une base annuelle, sans oublier les vacances annuelles et les congés statutaires.

Mme Campagnolo: Cela veut dire qu'ils travaillent deux postes de suite.

M. Cook: Vous avez deux équipes, et l'une d'elles se repose pendant que l'autre travaille. Remarquez, cela n'empêche pas le bon fonctionnement d'un navire.

Mme Campagnolo: Soit. Je me demande ce que les affréteurs d'autrefois en auraient dit.

Vous avez également parlé de l'exploitation de la marine marchande par le Japon et le point de vue de votre organisation concernant le potentiel d'expansion de la marine marchande dans les eaux du Nord. Pensez-vous qu'il s'agisse d'un projet dont le Canada devrait s'occuper à lui seul? Considérez-vous seulement la possibilité d'avoir recours à des sociétés canadiennes afin d'établir une marine marchande canadienne, ou pensez-vous que les navires canadiens pourraient transporter des marchandises pour tous les pays dans ces eaux?

[*Texte*]

Mr. Cook: I think there is an economic area that is not being utilized by Canada, and that is the area of transportation. We are using foreign ships to transport our stuff now. Therefore we lose a lot of money in Canada by virtue of taxes and so on—ancillary work on the vessels and everything that is involved in it, shipyard work, companies that supply goods to the various ships, and so on. We lose that by virtue of foreign ships operating out of those areas.

Economically speaking, there would not be any saving in the transportation of goods from point A to point B. The saving to Canada would be by virtue of more jobs for Canadian people, plus the taxes coming to Canada and offsetting your balance of payments situation.

Mrs. Campagnolo: You think that would balance out.

Mr. Cook: Oh, yes. By far.

Mrs. Campagnolo: Would you further review your thoughts on the Howard Darling Report concerning coastal shipping? You just touched on it. You did not go into it very deeply.

Mr. Cook: Howard Darling went into a number of recommendations. I think the most important ones were—he did an intensive survey of the North. He went up all around through the North. He talked to everyone involved in industry and shipping and everything else up North, and then came back and talked to every major shipping outfit in Canada and every major organization in Canada, and got his views from this. He felt that the one area where he knew there was going to be expansion and he knew Canada had to get involved was the North. This is item number one.

Another area he touched on was the area of oil exploration, the offshore drilling and servicing and areas like that. He felt that Canada should protect these waters for Canadian vessels and for Canadian crews and Canadian operations to the extent that they could. This was another one of the areas he touched on extensively. He went into many, many recommendations; these were two of the primary ones.

Mrs. Campagnolo: How would you go about breaking the—as I consider it—stranglehold of certain charter parties in places like British Columbia? If you were to change all these things, how would you go about it?

• 1140

Mr. Cook: In the first place, if we went to one particular shipping company in British Columbia we could probably operate about 100 Canadian vessels. That is the MacMillan Bloedel operation, which charters almost all of their operation out of British Columbia to foreign vessels. Again, if through incentive we could get MacMillan Bloedel to operate their movement of equipment and everything through Canadian-built vessels perhaps owned and operated by MacMillan Bloedel or its subsidiary shipping company, possibly they would do so and we could build up an extensive industry in British Columbia.

Mrs. Campagnolo: One final question. What type of incentive are you talking about?

Mr. Cook: There are so many that it would require an extensive study on what forms of incentive would be best. Would it be by virtue of long-term short-interest loans for the building of the vessel; or tax incentives for the operation of the vessel? There are so many. There are operating subsidies; we already have a form of shipbuilding subsidy.

[*Interprétation*]

M. Cook: Je suis d'avis que le domaine du transport est une ressource économique peut exploitée par le Canada. Nous nous servons de navires étrangers pour transporter nos marchandises aujourd'hui, ce qui veut dire que nous perdons beaucoup d'argent au Canada sous forme de taxes, de main-d'œuvre sur les navires, dans les chantiers et chez les fournisseurs. Nous perdons tout cet argent parce qu'il y a des navires étrangers qui transportent ces marchandises.

Du point de vue économique, on ne fera pas des économies en transportant des marchandises d'un endroit à un autre. Le Canada en profiterait par la création du nouveau emplois et aussi par la perception d'impôts, ce qui produirait une meilleure balance de paiements.

Mme Campagnolo: Il y aurait une meilleure balance de paiements, pensez-vous?

M. Cook: Bien sûr.

Mme Campagnolo: Voulez-vous nous parler un petit peu de ce vous pensez du Rapport Howard Darling au sujet de la marine marchande côtière? Vous en avez parlé brièvement sans nous donner des détails.

M. Cook: Howard Darling a fait plusieurs recommandations. Il a fait une étude détaillée de la situation dans la Nord, où il a voyagé un peu partout. Il a parlé à tous ceux qui travaillent dans l'industrie de la marine marchande, et il a consulté tous les grands expéditeurs au Canada avant de formuler ses recommandations. Il était d'avis que la marine marchande dans le Nord allait devenir très importante, et que le Canada devrait y travailler davantage. C'est la première recommandation importante.

Il a également parlé des travaux de prospection destinés à découvrir de nouvelles sources de pétrole et des travaux de forage au-dessus de la mer. Il a dit que le Canada devrait dans la mesure du possible protéger ses eaux pour les navires et équipages canadiens. C'est un autre domaine dont il a beaucoup parlé. Il a fait un grand nombre de recommandations dont ces deux-ci.

Mme Campagnolo: Que faire de tous ces contrats d'affrètement en Colombie-Britannique? De quelle façon peut-on renverser la situation?

M. Cook: Nous pourrions probablement exploiter une centaine de navires canadiens, si nous nous adressions à une compagnie de navigation de Colombie-Britannique. La MacMillan Blœdel, affrète à peu près toutes ses opérations partant de la Colombie-Britannique à des compagnies étrangères. Si, au moyen de stimulants, nous pouvions convaincre la MacMillan Bloedel de transporter son équipement sur des navires bâtis au Canada que ce soit les siens au ceux de ses filiales, elle y consentirait probablement. Nous pourrions ainsi bâtir une industrie navale importante en Colombie-Britannique.

Mme Campagnolo: Une dernière question. De quel genre de stimulants parlez-vous?

M. Cook: Il en existe un si grand nombre qu'une étude serait nécessaire pour déterminer lequel est le meilleur. Ce pourrait être des emprunts à long terme calculés à un taux d'intérêt à court terme pour la construction des navires, de dégrèvements fiscaux pour l'exploitation, etc.. Nous avons déjà des subventions d'exploitation, ainsi qu'un genre d'aide pour la construction de navires.

[*Text*]

Mrs. Campagnolo: There are a lot of subsidies now on coastal shipping. Take Northland Navigation for one, and the amount of subsidy they get.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Campagnolo.

I do not have any more questioners. Mr. McCain.

Before you proceed, Mr. McCain, we have allowed witnesses somewhere in the vicinity of 35-40 minutes. They are approaching the time limit and we have another department in as well this morning. Go ahead, Mr. McCain.

Mr. McCain: I would like to ask the witness to expand on the incentive and on what, in his opinion, public reaction would be to the incentive. There has been rather harsh criticism of companies the size of McMillan Bloedel. You are now suggesting that in order for them to have Canadian vessels and Canadian crews for all their work, they must have an incentive. I think you are right, but what is the public reaction going to be and what incentive do you specifically support? Do they get tax? Do they get grants for ships? They do it in other countries, do they not?

Mr. Cook: That is right.

Mr. McCain: Every other country is giving a subsidy or an incentive of some sort so that there will be a shipping industry in that country.

Mr. Cook: For instance, the reason Japan became one of the biggest shipbuilding countries in the world was that you could go to Japan, get long-term short-interest loans, build a vessel, operate the vessel and pay back that loan, putting practically nothing down on the vessel itself, and pay the vessel off. In five or ten years you own a vessel completely paid off through the long-term short-interest loan situation. Many of the countries of the world use tax incentives for ship operation. Many of them use operating subsidies, which is not generally acceptable to Canada; as I said before, it is a form of charity. These incentives would be offset by the buildup of industry and the buildup of jobs, the much higher income into Canada from the operation, the offsetting of trade imbalances, and so on. This would completely offset any derogatory remarks that may be made by people throughout Canada about incentives.

Mr. McCain: I hope you are right. I hope, if those incentives are granted, that the plan will get support and not criticism. As far as the Atlantic area is concerned, there has to be incentives in view of the existing water competitive rates. There is no way. The United States in their Jones Act structure proved that rates went up in ocean movement of goods along their coast and you, in British Columbia, are one of the benefactors because your lumber goes to the eastern shores of the United States cheaper than does Washington State's lumber. Presently, in Washington, D.C., they are complaining about this. We can probably anticipate a raise in water transportation costs. Instead of a subsidy, your suggestion is to put the owners in a position where they may become competitive, by grants on purchase of ships, by interest rates, by depreciation and by tax incentives. You would prefer to follow this course?

[*Interpretation*]

Mme Campagnolo: Il existe plusieurs subventions pour l'expédition maritime. Prenons comme exemple la *Northland Navigation* qui reçoit des subventions intéressantes.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Campagnolo.

Je n'ai pas d'autres noms sur ma liste. Monsieur McCain.

Nous avons accordé de 35 à 40 minutes aux témoins qui ont comparu ce matin. Notre temps est presque écoulé et il nous reste à entendre un autre ministère ce matin. La parole est à M. McCain.

M. McCain: J'aimerais demander au témoin de donner quelques détails sur la façon dont on pourrait stimuler l'industrie et sur la réaction publique à ce genre de stimulants. On a critiqué assez durement des compagnies de l'importance de MacMillan Bloedel. Vous suggérez maintenant, qu'afin de les inciter à utiliser des navires et de l'équipage canadien, nous leur offrions un encouragement. Je crois que vous avez raison; mais quelle sera la réaction publique? Quelle méthode financière appuyez-vous spécifiquement? Des dégrèvements d'impôt? Des subventions pour les navires? C'est ce qu'ils font dans d'autres pays, n'est-ce pas?

M. Cook: C'est exact.

M. McCain: Tous les autres pays offrent des subventions ou des stimulants de quelque sorte à leur industrie navale.

M. Cook: La raison pour laquelle le Japon est devenu l'un des premiers pays du monde dans le domaine de la construction navale, est la suivante: vous pouvez aller au Japon, obtenir des emprunts à long terme calculés sur un taux d'intérêt à court terme, construire un navire, le mettre en service et ensuite rembourser votre emprunt. Cela, à peu près sans aucun paiement initial. Vous pouvez rembourser le coût de votre navire en 5 ou 10 ans grâce à cette méthode d'emprunts. Plusieurs pays du monde prévoient des dégrèvements fiscaux pour l'exploitation des navires, d'autres des subventions d'exploitation. Cela n'est pas acceptable au Canada; on considère que c'est un genre de charité. Le coût de ces stimulants serait équilibré par l'affermissement de l'industrie navale et l'augmentation du nombre d'emplois. Le Canada en retirerait des revenus, ce qui améliorerait la balance commerciale. Peu importeraient alors les remarques désobligeantes que certaines personnes feraient sur les stimulants.

M. McCain: Je souhaite que vous ayez raison. J'espère que si nous décidons d'accorder ces encouragements, le plan sera appuyé plutôt que critiqué. Dans la région de l'Atlantique, les stimulants sont nécessaires en raison des taux concurrentiels qui existent déjà. Les États-Unis, dans la Loi Jones démontrent que les tarifs du transport maritime le long de leur côte ont augmenté et vous, en Colombie-Britannique, vous êtes l'un des bienfaiteurs car votre bois est acheminé vers la côte Est des États-Unis à meilleur prix que celui de l'État de Washington. On se plaint actuellement de cette situation à Washington, D. C.. Nous pouvons escompter une augmentation des tarifs de transport maritime. A la place d'une subvention, vous proposez de rendre les propriétaires concurrentiels, en accordant des primes à l'achat de bateaux, des taux d'intérêt, une dépreciation et des incitations fiscales. Préféreriez-vous suivre cette voie?

[*Texte*]

• 1145

Mr. Cook: Yes, that is right.

Mr. McCain: You do not like the subsidy idea at all?

Mr. Cook: It is not, generally, an acceptable form of operation. In the inquiries that were made through Hedlin-Menzies and through Howard Darling that is the one area they were fairly strong on. They felt Canada should not get involved in a straight operating subsidy. The United States has an operating subsidy and this has caused part of the problem concerning the very high shipping cost because they said, what the heck do we care what it costs, the government is going to pick it up anyway. It becomes a too loosely operated situation.

Mr. McCain: Do you think this other type of structure would compensate them enough? Let me make this clear, a lot of our rates in the Atlantic area are water competitive, land transportation and sea transportation. If the water transportation costs go up because of the implementation of this act, then land transportation costs go up at the same time. There are certain industries that cannot take it. We might as well assume that, at this time. So they have to have a rate structure that will keep them in business, or you gain a job in the left hand and lose one in the right. Actually, you may lose two in the right. I just want this very clear, that the labour position recognizes there must be incentives. Will they accept subsidies? Will it make any difference what company it is? They are not going to be little companies.

Mr. Cook: No, no.

Mr. McCain: They are going to be big companies.

Mr. Cook: You are talking about a 28,000 ton vessel and the various figures I have heard were from $35 million to $50 million a vessel, so you are not talking about some gyppo operation coming in and starting up. You had better be well-established or you are not going to get into that deal.

Mr. McCain: You were also talking about the tramp freighter which is going to handle smaller tonnages, maybe less than 1,000, maybe less than 1,500. There is a lot of that kind of movement that one can foresee in this situation. Are we going to have the Eastern Seaboard supplying the Atlantic Coast with some of its commodities, as British Columbia is supplying the United Sates with lumber? If so, what do we do about it?

Mr. Cook: If you are talking about coastal international trade . . .

Mr. McCain: No, I am talking about coastal national trade, but with an increase in rates, putting suppliers from an international base in a position to supply the coastal requirements with certain goods and services, as British Columbia supplies the East Coast of the United States with lumber. That is our problem.

Mr. Cook: We would still be in a competitive position through the various incentives because these are the same incentives granted to other countries, including the United States.

Mr. McCain: Yes, all right. Thank you very much, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

M. Cook: Oui, c'est exact.

M. McCain: Vous n'aimez pas du tout l'idée de subventions?

M. Cook: Ce n'est pas, en général, une voie acceptable. Cela ressort clairement des enquêtes d'Hedlin-Menzies et Howard Darling. Ils pensent que le Canada ne devrait pas accorder de subventions directes. Les États-Unis accordent des subventions d'exploitation, ce qui a amené en partie le problème relatif aux coûts très élevés d'expédition parce que de toute façon c'est le gouvernement qui paie la note. Ainsi l'exploitation n'est-elle pas bien contrôlée.

M. McCain: Que pensez-vous de ceci: dans la région de l'Atlantique les tarifs pour le transport par voie navigable ou de surface sont concurrentiels. Si les frais de transport par voie navigable augmentent suite à l'application de cette loi, les frais de transport par terre augmenteront simultanément. Certaines industries ne pourront pas supporter cette augmentation. C'est très possible. Par conséquent, la structure tarifaire doit tenir compte de tout cela. On ne peut perdre d'un côté pour gagner de l'autre. Présentement, vous pouvez perdre des deux côtés. Je désire simplement expliquer clairement qu'il faut stimuler la main-d'œuvre par des subventions. A n'importe quelle compagnie? Ce ne seront pas de petites compagnies.

M. Cook: Non, non.

M. McCain: Ce seront de grandes compagnies.

M. Cook: Vous parlez des navires de 28,000 tonneaux et les différents chiffres que j'ai entendus variaient entre 35 millions et 50 millions de dollars par navire. Ce seront donc des compagnies bien en place qui pourront avoir accès à ce marché.

M. McCain: Vous parliez également des cargos sans ligne régulière de moins gros tonnage, peut-être moins de 1,000 ou 1,500 tonnes. Il y a toute une série d'opérations de ce genre que l'on peut prévoir. La Eastern Seaboard approvisionnera-t-elle la côte Atlantique de certains de ses produits, comme la Colombie-Britannique approvisionne les États-Unis de son bois? Si c'est le cas, que ferons-nous?

M. Cook: Si vous parlez du commerce côtier international . . .

M. McCain: Non, je parle de ce qui se passera pour le commerce côtier national si les tarifs augmentent, ce qui permettra aux fournisseurs internationaux de répondre aux besoins en biens et services comme la Colombie-Britannique approvisionne la côte orientale des États-Unis en bois de construction. C'est notre problème.

M. Cook: Grâce à ces diverses incitations, nous serions concurrentielles car ce sont les mêmes incitations qui sont accordées aux autres pays, y compris aux États-Unis.

M. McCain: Oui, très bien. Merci beaucoup, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman. I would like to have this made clear, would your organization support a competitive tax position in Canada, that is, a position competitive with other countries that attract shipping owners?

Mr. Cook: Absolutely.

Mr. Huntington: You would? That is clear on the record.

Mr. Cook: Certainly. You cannot sit here in Canada and say, we are holier than thou, when we know every other country in the world is doing it. If we want to get into the industry we have to be competitive.

Mr. Huntington: Right. The second thing is the stability and attitude of the Canadian work force that would be involved in the manning of these ships. Historically, it has been rather slight, but historically is this sound enough to attract capital into this industry?

• 1150

Mr. Cook: Yes. That is a two-fold situation. First, throughout the world there is a shortage of seamen today. People just do not want to go to sea. This is not just in Canada. It is in the United Kingdom, it is in Greece, it is in Finland, it is in Norway and Sweden, and everywhere else, and the United States. People do not want to go to sea, so what we are doing at the moment is setting up a few training programs. The government has become very much involved in this. They have set out a program whereby they are going to set up marine colleges throughout Canada. They are going to go around to the high schools and put on a very strong plea to the younger people. They are going to set up careers for them within the marine industry, and show them the careers they may get out of it. A lot of work is being done in this type of thing. We are going to have to get involved in that. What we used to do was to just sit back and say that all we had to do was pick some kid up off he street and put him aboard a ship. For one thing, these ships are too sophisticated to do that now. You need highly-trained people on these ships. This is the type of thing we are getting into.

Mr. Huntington: The reason for my question is that I have watched the building of very sophisticated tender vessels and towing vessels with high horsepower and high automation; crews that would earn on the order of $20,000 plus a year; families being housed and educated in Spain and flown back and forth to man Canadian tender vessels to offshore drilling rigs, say, in the North Sea, and we have not been able to man these vessels. It has been extremely difficult on the part of companies building them and accepting these contracts to find Canadian personnel to complete the crew. So, if we are going to move into incentives to create Canadian ownership and Canadian shipping, along with the positive things you have mentioned in the way of training and attracting personnel into a life at sea, I would say that this a fundamental problem to resolve before you can expect Canadian capital to move in here. You have pointed out the cost of capitalization of these modern ships, and I think we need an educational program with respect to affording some safety and some measure of return for that type of investment. So, the positive measures are, I would say, paramount to any move to attract capital for Canadian shipping. If you could not man them with Canadian personnel, there is not much point.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Huntington.

M. Huntington: Merci, monsieur le président. Pouvez-vous nous dire clairement, si votre organisation serait favorable à une situation fiscale concurrentielle au Canada, c'est-à-dire une situation qui soutienne la concurrence d'autres pays qui attirent les propriétaires de navires?

M. Cook: Absolument.

M. Huntington: Vraiment? Cela figure clairement au procès-verbal?

M. Cook: Certainement. Pourquoi prendre un air de sainteté quand tous les autres pays bénéficient d'avantages fiscaux? Si nous voulons percer, il faut être concurrentiels.

M. Huntington: Très bien. En second lieu, il y a la stabilité et l'attitude de toutes ces personnes qui feraient partie de l'équipement de ces bateaux. Historiquement, il y en a eu assez peu; est-ce suffisant pour attirer les capitaux vers l'industrie?

M. Cook: Oui. Ce problème revêt deux aspects. Tout d'abord, il y a un manque de marins actuellement à travers le monde. Les gens ne veulent pas naviguer. Non seulement au Canada, mais au Royaume-Uni, en Grèce, en Finlande, en Norvège et en Suède, et partout ailleurs, de même qu'aux États-Unis. C'est pourquoi nous organisons en ce moment des programmes de formation. Le gouvernement s'y intéresse de près et veut créer des écoles navales dans tout le Canada. On fera de la propagande dans les écoles secondaires auprès des jeunes. On créera pour eux des carrières dans la marine et on leur montrera comment y accéder. Il se fait beaucoup de travail en ce sens et nous devrons nous y engager. Jusqu'à présent nous sommes restés passifs sous prétexte qu'il suffisait de ramasser n'importe quel gars dans la rue et de l'embarquer. D'une part, les navires sont trop complexes maintenant pour procéder de cette façon. Il faut des équipages très spécialisés, et nous nous efforçons de former les futurs marins.

M. Huntington: Je pose la question, car j'ai vu la construction de bateaux annexes très modernes et de remorqueurs de forte puissance et hautement mécanisées; des navires dont l'équipage gagne plus de vingt mille dollars par an, dont les familles sont logées et instruites en Espagne, et qui font la navette pour conduire des bateaux annexes canadiens utilisés pour la prospection pétrolière au large des côtes, par exemple dans la Mer du Nord, ce dont nous serions incapables. Les compagnies qui construisent ces navires et acceptent ces contrats ont beaucoup de difficulté à recruter des Canadiens. Si nous voulons créer une marine canadienne il faut non seulement y attirer les gens et les former mais encore résoudre cette difficulté fondamentale avant d'espérer que le capital canadien s'y intéressera. Vous avez parlé du coût en capital de ces navires modernes et il importe d'informer le public des garanties et des bénéfices. Des mesures positives s'imposent avant de pouvoir attirer le capital nécessaire à la création d'une marine canadienne. Si l'équipage de ces navires ne peut être Canadien, à quoi bon.

[*Texte*]

Mr. Cook: My understanding is that the federal government has endorsed anywhere from $12 million to $18 million to get this educational program going. Committees have been established in the Maritimes, in the lower St. Lawrence, in the Great Lakes and on the West Coast to start moving these plans into effect, to start laying out colleges and suitable equipment and programs of getting around to the younger generation and to bring better types of kids into the program; show them a carrer. I think we will be able to handle it.

The only reason we have a shortage of people in Canada is because of the time off that is allowable today as compared to, say, 10 or 15 years ago. You need twice as many people.

Mr. Huntington: There is not much point in building a Canadian shipping industry if we have to bring people into the country to man the ships, is there?

Mr. Cook: No.

Mr. Huntington: No.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Mr. Watson.

Mr. Watson: Your response on the towing situation in British Columbia, where you have the seamen being paid twelve months a year for five months' work, interests me. Does this mean there is no unemployment insurance paid to these people during the year at all?

Mr. Cook: No.

Mr. Watson: So this is a formula that could be followed elsewhere in the shipping industry, perhaps. In the Great Lakes trade there is that problem where the guys go off in November and they do not come back until March or April, and they are collecting unemployment insurance during that period.

Mr. Cook: It is a different situation because they are signed off the vessel and the operation has stopped during that period of time, so for the winter months they are not working for the company.

Mr. Watson: No.

Mr. Cook: In the towing industry they work for the company 12 months a year. Therefore they are not eligible for unemployment insurance.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. Anderson.

Mr. Anderson: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cook, I was interested in several comments you made. You said we are competitive with the new automated ships. You said we are competitive with the staffing and the manning of them. Is that correct?

• 1155

Mr. Cook: Right.

Mr. Anderson: What about the cost of construction? Are we competitive, or can we be competitive with Japan and various other nations?

Mr. Cook: Again, that is a twofold thing. In the first place, most of the shipyards in the world are already booked three to four years ahead for shipbuilding. Many foreign countries are coming to Canada, in fact, Canada just picked up a big foreign shipbuilding contract. Obviously, we are competitive to that extent. I would not say that Canada could build a ship as cheaply as you could in Japan. But most of that is due to . . .

[*Interprétation*]

M. Cook: Je crois comprendre que le gouvernement a endossé un investissement de 12 à 18 millions de dollars pour la formation. Des comités ont été institués dans les Maritimes, le Bas Saint-Laurent, les Grands Lacs et sur la côte Ouest, pour mettre en œuvre ces programmes, pour créer des écoles navales et les doter de l'appareillage nécessaire ainsi que pour y attirer les jeunes et leur montrer les perspectives de carrière. Je crois que nous réussirons.

Nous manquons d'éléments au Canada à cause des loisirs plus fréquents qu'autrefois, ce qui exige deux fois plus de personnel.

M. Huntington: Ça ne vaut vraiment pas la peine de créer une marine canadienne si nous devons faire venir les équipages de l'étranger, n'est-ce pas?

M. Cook: Non.

M. Huntington: Non.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Monsieur Watson.

M. Watson: Ce que vous avez répondu au sujet du remorquage en Colombie britannique, où les matelots reçoivent 12 mois de paie pour 5 mois d'ouvrage, m'intéresse. Est-ce que cela veut dire qu'ils ne reçoivent aucune prestation d'assurance-chômage durant l'année?

M. Cook: Non.

M. Watson: C'est donc une formule qui pourrait s'appliquer à la marine marchande. Sur les Grands Lacs, les équipages désertent le bord en novembre et ne reviennent qu'en mars ou avril et reçoivent des prestations d'assurance-chômage pendant ce temps.

M. Cook: La situation est différente car ils sont licenciés et la navigation est interrompue durant cette période, et ils ne sont donc pas employés de la compagnie pendant l'hiver.

M. Watson: Non.

M. Cook: En ce qui concerne le remorquage, les marins travaillent pour la compagnie pendant 12 mois de l'année et n'ont pas droit aux prestations d'assurance-chômage.

Le président: Merci, monsieur Watson. Monsieur Anderson.

M. Anderson: Merci, monsieur le président. Monsieur Cook, plusieurs de vos commentaires ont retenu mon attention. Vous dites que nous soutenons la concurrence en ce qui concerne les navires mécanisés. Vous dites que nous soutenons la concurrence en ce qui concerne le recrutement des équipages. Est-ce exact?

M. Cook: D'accord.

M. Anderson: Mais est-ce que nos prix de construction sont concurrentiels par rapport à ceux du Japon et d'autres pays?

M. Cook: La plupart des chantiers navals du monde ayant leurs carnets de commandes pleins pour les deux ou trois années à venir, de nombreux pays s'adressent au Canada et nous venons tout juste de conclure un accord pour la construction d'un vaisseau. Cela prouve que nos prix sont concurrentiels, mais je n'irai pas jusqu'à dire que nous pourrions vendre à des prix aussi bas que ceux du Japon.

[*Text*]

Mr. Anderson: Why is that, Mr. Chairman, if I may interrupt?

Mr. Cook: For two reasons. One: if Canada were to get into the shipbuilding industry Canada would have to get into a specialized form of shipbuilding. They would have to build certain specific types of ships; they could get a format for a vessel then they would have that format. The first vessel you build is the most expensive; once you get all the kinks out of it and you get to the second vessel it becomes much cheaper to build, the third vessel cheaper still. If you used specialized shipbuilding operations, Canada could compete. For instance, what was suggested in the shipbuilding inquiry that was held was that Canada get into these specialized operations, particularly the type of vessel you probably are going to use in northern waters. Once you become skilled at building that particular type of vessel you could build it competitively with anyone. This is why Japan can build supertankers more cheaply than anyone else: Japan has the experience and everything else that other nations do not have, plus the equipment, which we do have. I think we could handle a vessel, in shipbuilding, of up to 50,000 tons—not much above that—to build in Canada itself.

Again, within the parameters of what we would be allowed to build, and if we got into specialized forms of shipbuilding, I think Canada could compete with anyone.

Mr. Anderson: One final question, Mr. Chairman. I wonder if you would comment, Mr. Cook? If we have to go into an incentive program of some sort, as you have suggested, what would your thoughts be regarding a Canadian merchant service that perhaps was started as, or we went into it on, a Crown-corporation basis?

Mr. McCain: Have we not enough of those to look at now?

The Chairman: Just a minute, Mr. McCain. Mr. Cook.

Mr. Cook: Frankly, I think the government should be involved to an extent. We have been in discussions for months now, establishing vessels for the northern operation of 28,000 tons to be built under a partnership between the Canadian government—which was to own 51 per cent—and Upper Lakes Shipping Limited, Canada Steamship Lines Limited and Federal Commerce and Navigation Company Limited—those three—who were to divide the other 49 per cent among themselves and build and operate these vessels. The reason why I would like to see the Canadian government involved to an extent is because, then, I think there would be an assurance that we would have cargoes. But I do think, in all fairness, the major shipping companies of Canada should certainly have some involvement.

Mr. Anderson: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: THank you, Mr. Anderson. One brief question, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, Mr. Anderson touched on it. I was curious to know if the witness has gone on public record regarding their position with respect to the proposed development of a Canadian merchant marine fleet?

Mr. Cook: Yes, we have had various meetings with the Ministry of Transport. I not only am the President of the Canadian Merchant Service Guild, I am also the Chairman of the Advisory Committee on Maritime Affairs for the Canadian Labour Congress; all of the maritime unions, together, have come out with this specific policy.

[*Interpretation*]

M. Anderson: Quelle en est la raison, monsieur le président?

M. Cook: Il y a deux raisons. D'une part, pour se lancer dans la construction navale, le Canada devrait se spécialiser. C'est le premier exemplaire qui est le plus coûteux, par la suite le prix de revient baisse. Si le Canada se spécialisait dans un certain type de construction navale, nous pourrions devenir concurrentiels. Ainsi l'enquête sur la construction navale au Canada avait suggéré que nous nous spécialisions dans la construction de bâtiments destinés aux mers septentrionales. Si nous devenions spécialisés dans ce domaine, nos prix seraient concurrentiels. Si le Japon est arrivé à construire des pétroliers géants à des prix imbattables, c'est justement parce qu'il a acquis une grande expérience dans ce domaine, et qu'il s'est équipé pour ce travail. Nous ne devrions pas chercher à construire des bateaux jaugeant plus de 50,000 tonnes.

Donc, compte tenu de nos possibilités et à condition de nous spécialiser, nos chantiers navals pourraient devenir concurrentiels.

M. Anderson: Une dernière question, monsieur le président. Si nous décidons de mettre en place un programme d'encouragement, pensez-vous qu'une marine marchande canadienne constituée en société de la Couronne soit une bonne idée?

M. McCain: Ne pensez-vous pas que nous en avons déjà plus qu'assez?

Le président: Un instant, monsieur McCain. Monsieur Cook.

M. Cook: Le gouvernement a certainement un rôle à jouer. Cela fait des mois maintenant que l'on discute de la construction de bâtiments jaugeant 28,000 tonnes destinés à la navigation dans les mers septentrionales, construction qui serait prise en charge par le gouvernement fédéral à raison de 51 p. 100, les 49 p. 100 restant étant répartis entre les sociétés *Upper Lakes Shipping Limited, Canada Steamship Lines Limited* et *Federal Commerce and Navigation Company Limited*; ces sociétés assureraient également l'exploitation des bâtiments. Nous aurions toujours des cargaisons assurées grâce à la participation du gouvernement fédéral. Mais les principales sociétés canadiennes de transport maritime devraient elles aussi participer à l'opération.

M. Anderson: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Anderson. Vous pouvez poser une brève question, monsieur Harquail.

M. Harquail: J'aimerais savoir si le témoin a fait état publiquement de sa position en ce qui concerne la constitution d'une marine marchande canadienne.

M. Cook: Oui, nous avons rencontré plusieurs fois des représentants du ministère des Transports. Je suis non seulement président de la Guilde de la marine marchande du Canada mais également président du comité consultatif des Affaires maritimes du Congrès canadien du travail; or, tous les syndicats de la marine ont pris position en ce

[*Texte*]

We have put this forth to the Ministry of Transport as our particular view.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Cook, thank you very much for appearing this morning; it has been most interesting, and we wish you good luck.

• 1200

Mr. Cook: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, sir.

I would now ask Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Minister, Administration, Department of Justice to come up, please, as well as—I believe we have—Mr. W. A. O'Neil, Deputy Administrator, Marine Administration, Marine Services, Department of Transport to come up, please.

I believe the Clerk has distributed to you some of the amendments that are to be proposed. I felt for the remaining period until 12.30 that if it was agreeable to the Committee, we would just, if you like, ask questions on the amendments. Of course, they can only be put when we go to clause-by-clause, which would be probably either Thursday evening or Friday morning. So, if it is agreeable, we will just continue until 12.30 and maybe give you some insight into the various changes the governments are initiating.

Before we begin, Mr. Mahoney, would you have any brief statement that you would like to make before we proceed?

Mr. J. J. Mahoney (Assistant Deputy Minister, Administration, Department of Justice): Thank you, Mr. Chairman. These amendments have been put together from representations made before this Committee and representations which had been made earlier to the Ministry of Transport and the Department of Justice. I should add that there are still at least two very small amendments which we have not yet been able to prepare because these have to be drafted, translated, and prepared in volume; so I only want to make the point that there still are one or two small amendments to come, and we would hope to have them available by Friday morning at the latest.

I might draw your particular attention to what is perhaps the most significant of these amendments. They deal with Sections 27, 28 and 29 of Book II, and they are amendments which are proposed, taking into consideration comments which have been made about the registry provisions, primarily comments which have been made by people from the West Coast.

I will try to summarize the effect of this amendment. Really, it does two things.

First, we had originally proposed that the original document that someone wanted to file in the registry would be forwarded to the central registry and then returned to the person who had filed the document. What we are now proposing is that, when someone files a document, he produces the original and an exact copy, in other words, a photocopy of that. Both of those, the original and the copy, would be time-and date-stamped, and the original would be given back to him immediately. Only the copy would be transmitted to Ottawa to be microfilmed so that it could go into the system. This will avoid the problem of things getting hung up in the mails and will ensure that original copies do not get lost.

[*Interprétation*]

qui concerne cette politique et le ministère des Transports en a été avisé.

M. Harquail: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Harquail. Monsieur Cook, je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître ce matin; votre exposé a été très intéressant et je vous souhaite bonne chance.

M. Cook: Je vous remercie.

Le président: Merci.

Je prierais MM J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint, administration, ministère de la Justice, et W. A. O'Neil, sous-administrateur, administration maritime, services maritimes, ministère des Transports, de s'avancer.

Je pense que le greffier a déjà distribué certains des amendements qui sont proposés. J'avais prévu, si le comité était d'accord, que d'ici 12h. 30 il y ait des questions sur les amendements. Évidemment, ils ne peuvent être présentés qu'au moment de l'étude du bill article par article, étude qui devrait survenir jeudi soir ou vendredi matin. D'ici 12h. 30, donc, disons, que la discussion doit porter sur le sens des changements que le gouvernement entend apporter.

Voulez-vous faire une déclaration avant que nous commençions, monsieur Mahoney?

M. J. J. Mahoney (sous-ministre adjoint, administration, ministère de la Justice): Oui, monsieur le président. Les amendements qui sont proposés font suite à des instances qui ont été présentées au Comité de même qu'au ministère des Transports et au ministère de la Justice. Je signale ici qu'il y en a encore deux mineurs qui ne sont pas prêts parce qu'ils doivent être rédigés et traduits avec d'autres; nous comptons bien pouvoir en terminer la préparation d'ici vendredi matin au plus tard.

J'attire votre attention sur ce qui doit être l'amendement le plus important de cette série. Il a trait aux articles 27, 28 et 29 du Livre 11 et tient compte des observations qui ont été faites sur le registre de la part des gens de la côte Ouest surtout.

J'en résume brièvement la portée. Il fait deux choses surtout.

D'abord, il avait été prévu que lorsqu'il s'agirait de déposer un original au registre, le document serait envoyé au bureau central avant d'être retourné à la personne. Ce que nous voulons maintenant, c'est que, lorsqu'un personne dépose un document, elle dépose l'original et une copie conforme, en d'autres termes une photocopie. L'original et la copie doivent être estampillés de l'heure et de la date et l'original doit être rendu immédiatement à la personne. Seule la copie doit être transmise à Ottawa pour y être mise sur microfilm et introduite dans le système. Ainsi, on devrait pouvoir éviter les retards dus à la livraison du courrier ainsi que la possibilité que les documents soient égarés.

[*Text*]

The second matter which is raised by these amendments is one which I think we had always proposed to do administratively but was not particularly clear in the sections; that is, that the local officer of customs, at the time original documents are produced to him, immediately transmits a summary of that information to the Central Registry in Ottawa. In other words, he transmits the same information that he now puts in his local registry book. This means that a completely up to date abstract of the title of that ship is available by Telex system within minutes.

• 1205

The effect of these amendments, the original intention of these sections, I think I should point out, was and is that the service shipowners and other people interested in ships will receive will be at least as good and as efficient and as local as the service they now have. In addition to that, they will have better service because they will have a more complete documentation system and the time lags that appeared to be built into the system do not need to exist. So I would like to draw your particular attention to that amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would just like to ask Mr. Mahoney about the unusual procedure for getting into Committee with a large bill of this nature that has been sitting around for two years and is being presented with a whole raft of amendments from the government. This would tend to suggest that either the Department has not done its homework in the first place or that something was radically wrong with the bill as presented. Could you perhaps comment on that?

Mr. Mahoney: I think first of all it is fair to say that this is a very highly technical bill on which a great many people have to be consulted, have views. A number of them have not even appeared before this Committee. For example, over a period of some years we had extensive discussions with a committee of the Bar Association and there was very substantial input by that committee of people who are extremely familiar with shipping law.

That is one reason why there are a number of amendments, because the bill is a very highly technical bill. Probably the only other piece of legislation in Canada with the complexity of shipping legislation is the Income Tax Act. What we have tried to do with this legislation is to revise what is, so far as I am aware—it used to be a few years ago, anyway—the largest piece of legislation in Canada in such a way that Parliament would be able to come to grips with it not as a really massive bill but in sections, in parts. That is what we have tried to do. I would think that is successful, if only because this bill is a hundred and some pages instead of about seven hundred pages.

The second reason for the necessity for some amendment is that, although this bill was tabled before, there have been very substantial additions made to it. Those additions are not lengthy but they are extremely important. They are, in effect, the coasting trade provisions. Those provisions also are highly technical and they involve a number of government departments. In other words, a number of government departments are interest-

[*Interpretation*]

Il y a encore une chose que fait l'amendement et qui a toujours été jugé souhaitable du point de vue administratif malgré que ce ne fut pas clair dans le texte de la loi: il demande de la part de l'agent de douane au moment où celui-ci reçoit des originaux, qu'il transmette un résumé de cette information au bureau central à Ottawa. En d'autres termes, il transmet les mêmes renseignements qu'il inscrit actuellement dans son registre. Cela signifie que l'on peut disposer, par télex, d'une documentation entièrement à jour sur le navire voulu, et ce, en quelques minutes.

Il résulte de ces amendements, et c'est là l'entention dans laquelle ils ont été proposés, que le service que les propriétaires de navires et autres personnes intéressées recevront sera au moins aussi bon, aussi efficace et aussi régionalisé que le service actuel. En outre, il s'améliorera grâce au perfectionnement du système de documentation et à la disparition des retards qui semblent caractériser le système actuel. C'est pourquoi je tiens à vous signaler l'utilité de cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Mahoney. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, j'aimerais que M. Mahoney me dise ce qu'il pense au sujet de la procédure inhabituelle que nous suivons; en effet, voici que ce Comité étudie un grand projet de loi qui traîne depuis environ deux ans et que le gouvernement présente avec un nombre très élevé d'amendements. J'en conclus soit que le ministère n'a pas bien fait son travail en premier lieu, soit que le projet de loi était fondamentalement erroné au début. Pourriez-vous nous donner vos idées à ce sujet?

M. Mahoney: Je crois qu'il serait d'abord juste de dire qu'il s'agit d'un projet de loi très technique, au sujet duquel un très grand nombre de personnes doivent être consultées et donner leurs opinions. Certaines d'entre elles n'ont même pas encore comparu devant ce Comité. Par exemple, pendant quelques années, nous avons eu de longs entretiens avec un comité composé de membres du barreau qui connaissent très bien les lois de la navigation et qui ont considérablement contribué à l'élaboration de ce projet de loi.

C'est une des raisons pour lesquelles il y a beaucoup d'amendements, le projet de loi étant de nature extrêmement technique. La seule autre loi canadienne qui soit aussi compliquée que la loi sur la navigation est la Loi de l'impôt sur le revenu. Nous avons essayé de modifier cette loi qui constitue, c'était du moins le cas il y a quelques années, la plus grande loi du Canada, de telle manière que le Parlement puisse en traiter, non comme un projet de loi volumineux, mais en plusieurs sections, en plusieurs parties. C'est ce que nous avons essayé de faire. Je pense que nous avons réussi, ce bill n'étant que d'un peu plus de 100 pages alors qu'il aurait pu être d'environ 700 pages.

La deuxième raison pour laquelle il est nécessaire d'apporter des modifications à ce projet de loi, c'est que bien qu'il ait déjà été déposé, il y a des ajouts considérables à y faire, ajouts qui ne sont pas longs mais qui restent fort importants. Il s'agit, en fait, des dispositions quant au cabotage. Ces dispositions sont également techniques et elles nécessitent la participation de beaucoup de ministères. En d'autres termes, beaucoup de ministères s'intéres-

[*Texte*]

ed and concerned with those particular provisions and they had to be developed rather slowly. Frankly, even at the last moment one of the other amendments, which is not contained here, for example, will relate to those particular sections, a point that has been raised by people before this Committee that just was not included and should have been included.

Mr. Collenette: I see. Perhaps it is hindsight and perhaps it should not be done with this type of legislation, but the government, as you know, followed the Green Paper route with the immigration policy. Would that not have been a better way to go about it, to have a parliamentary committee travel the country and hear delegations?

Some hon. Members: Hear, hear.

• 1210

The Chairman: Go ahead, Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: That is possibly a very good suggestion, but there are practical difficulties because, as I said, if you were taking that approach, really you would have to look at the whole of the revision of shipping law in one package. That is what we have deliberately tried to avoid doing, because the Canada Shipping Act is only one piece of legislation. It admittedly is the largest piece of shipping legislation in Canada but it is only one of a number.

The Canada Shipping Act itself is almost a microcosm of law in Canada because it contains elements of all other areas of law, criminal law, commercial law. Almost every aspect of law that can be thought of fits somewhere into the Canada Shipping Act, and to deal with this massive piece of legislation it was considered that this approach would be the best one.

Mr. Collenette: Did the department hold regional sessions that were open to the various maritime agencies such as we have had here in the last few days? Was there a conscientious program developed before the bill was brought in two years ago?

Mr. Mahoney: There were informal discussions with organizations that were known to be interested. Some discussions were held by officials of the Ministry of Transport. For example, I held a number of meetings with a committee of the Bar Association on the more technical aspects of it but there were no formal hearings set up.

Mr. Collenette: No public meetings?

Mr. Mahoney: No public meeting as such, but certainly there were very substantial contributions in an informal way. As far as the public service is concerned, there were at least two series of inter-departmental committees, one of which went on for about eight months, to try to ensure that the points of view of all departments were compressed into this legislation. As I said a few moments ago, in spite of that, minor amendments have been suggested to us by other departments: National Revenue, Department of National Defence, Department of the Environment, all at the last moment really, and in spite of the fact that it had been reviewed by them over a period of time. This is simply because of the very, very complex nature of this legislation.

[*Interprétation*]

sent à ces dispositions en particulier, et il nous a fallu les préparer avec une certaine lenteur. Un amendement de dernière heure et que nous n'avons pu inclure découle de questions soulevées ici même au Comité; cet amendement n'a pas été inclus, mais aurait dû l'être.

M. Collenette: Je vois. C'est peut-être de la clairvoyance à retardement et peut-être également une suggestion qui ne s'applique pas à ce genre de loi, mais étant donné que le gouvernement a opté pour la procédure du Livre vert quant à la politique de l'immigration, ne pensez-vous pas qu'il aurait mieux valu dans ce cas aussi qu'un comité parlementaire voyage dans le pays et entende des témoins?

Des voix: Bravo!

Le président: Vous avez la parole, monsieur Mahoney.

M. Mahoney: C'est peut-être une très bonne suggestion, mais il y a des difficultés pratiques; en effet, comme je l'ai dit, si l'on avait recours à cette méthode, il nous faudrait vraiment reviser toutes les lois sur la navigation. C'est ce que nous avons volontairement essayé d'éviter, parce que la Loi sur la marine marchande du Canada ne constitue qu'une seule loi. C'est, évidemment, la loi la plus importante sur la navigation au Canada, mais elle ne constitue qu'une seule loi.

La Loi sur la marine marchande du Canada, en soi, est presque un microcosme de la législation canadienne parce qu'elle contient des éléments de tous les autres domaines judiciaires, que ce soit le droit pénal ou les lois commerciales. Presque chaque aspect législatif trouve sa place dans la Loi sur la marine marchande du Canada; c'est pourquoi nous avons pensé que, pour traiter de cette énorme loi, cette méthode serait la meilleure.

M. Collenette: Le ministère a-t-il tenu des séances régionales à l'intention des divers organismes maritimes, comme nous l'avons fait ici ces derniers jours? A-t-on consciemment élaboré le programme avant de présenter le projet de loi il y a deux ans?

M. Mahoney: Il y a eu des entretiens officieux avec les organismes que l'on savait intéressé. Certains entretiens ont été organisés par des hauts fonctionnaires du ministère des Transports. Par exemple, j'ai rencontré moi-même, à plusieurs occasions, un comité de membres de l'Association du barreau, et nous avons discuté d'aspects techniques. Il n'y a toutefois pas eu de témoignages officiels.

M. Collenette: Pas de réunions publiques?

M. Mahoney: Il n'y a pas eu vraiment de réunions publiques, mais il y a certainement eu des contributions officieuses fort considérables. En ce qui concerne la Fonction publique, il y a eu au moins deux séries de comité interministériels, dont un a siégé pendant environ 8 mois, en vue d'assurer que tous les ministères soient pris en considération. Comme je l'ai dit tantôt, en dépit de cela, de légères modifications ont été proposés par d'autres ministères; il s'agit des ministères du Revenu national, de la Défense nationale, de l'Environnement; tout cela s'est produit vraiment au dernier moment, et bien qu'ils aient assez longtemps examiné la question. Cela a simplement trait à la nature fort complexe de cette loi.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette.

Mr. Anderson.

Mr. Anderson: Mr. Chairman, I would like to discuss the clause on page 59 regarding the central office.

For example, in the Port of Vancouver, I understand that there are approximately 10,000 ships on file and that there is a registrar there. His duties include the keeping of files of the tonnage dimensions of all local ships, changes in ownership, registration of mortgages, and other statistics. Will this office still remain open, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: The office you refer to is actually the Customs office.

Mr. Anderson: Yes.

Mr. Mahoney: It will certainly remain open. I cannot speak for National Revenue, but I am certain they have no intention of closing the Customs office in Vancouver. As there is . . .

Mr. Anderson: As far as his duties are concerned with registration and so forth.

Mr. Mahoney: Yes. May I complete the answer?

Mr. Anderson: Yes.

• 1215

Mr. Mahoney: As long as there is a Customs office in Vancouver, the local officer of customs will be available for ship registry purposes. The only difference is that he will no longer record the information that he gets in his own book and keep it there; he will record it through a telex system to a central computing bank. When people want either to close a deal or do an abstract of the title of that ship, they can do it either directly by a telephone call to Ottawa or they can do it through the local customs house by the telex system and get their answer in exactly the same way as if the books were being kept right there. That applies not only to the Port of Vancouver but to every other place in Canada where there is a customs office.

Mrs. Campagnolo: Except Ottawa.

Mr. Anderson: Mr. Chairman, as I understand the answer, there will be no local records kept. In British Columbia we have five ports of registry, as has been mentioned earlier, Vancouver, Victoria, Nanaimo, Port Alberni and Prince Rupert. What you are telling me then is that there will be no local record kept, for example, in Prince Rupert or Port Alberni. Someone who previously could call the Customs and Excise Officer in Prince Rupert or Port Alberni regarding information on registration will no longer be able to call those offices. Is that correct? He can call the office but there will be no records there. They will have to telex or phone to Ottawa. Is that correct?

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Collinette.

Monsieur Anderson.

M. Anderson: Monsieur le président, j'aimerais traiter de l'article à la page 59, en ce qui concerne le bureau central.

J'apprends, par exemple, que dans le cas de Vancouver, il y a environ 10,000 navires classés et qu'il y a un conservateur sur les lieux. Ses fonctions comprennent la tenue de dossiers sur la jauge de tous les navires locaux, les changements de propriétaire, l'enregistrement des hypothèques, et ainsi de suite. Ce bureau restera-t-il ouvert, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Ce bureau n'est autre que le poste de douanes.

M. Anderson: Oui.

M. Mahoney: Il restera certainement ouvert. Je ne peux pas parler au nom du ministère du Revenu national, mais je suis certain que l'on n'a pas l'intention de fermer le poste des douanes de Vancouver. Tant qu'il y aura . . .

M. Anderson: En ce qui concerne les fonctions du conservateur au sujet de l'immatriculation et ainsi de suite?

M. Mahoney: Oui, Me permettez-vous de terminer ma réponse?

M. Anderson: Oui.

M. Mahoney: Tant qu'il y aura un poste de douanes à Vancouver, l'agent de douanes sera disponible en vue de l'immatriculation des navires, à cette différence près qu'il n'inscrira plus les renseignements qu'il obtiendra dans son propre registre; il les inscrira, par intermédiaire d'un système de télex, dans une banque centrale de données. Quand des personnes voudront conclure une affaire ou obtenir un extrait au sujet d'un navire, ils pourront le faire soit en appelant directement Ottawa, soit en ayant recours au poste de douanes local qui, grâce au télex, obtiendra la réponse exactement comme si les registres étaient sur les lieux. Il n'y a pas que le port de Vancouver qui soit visé, mais tous les endroits au Canada où il y a des bureaux de douane.

Mme Campagnolo: Excepté Ottawa.

M. Anderson: Si j'ai bien compris, monsieur le président, il n'y aura plus de dossier local. En Colombie-Britannique, par exemple, il y a cinq bureaux d'enregistrement. Il en a été question plus tôt. Il s'agit de Vancouver, Victoria, Nanaïmo, Port Alberni et Prince Rupert. Vous dites qu'il n'y aura plus de dossiers aux bureaux locaux de Prince Rupert et Port Alberni, par exemple, où les documents pourront être versés. Il ne sera plus possible d'appeler les agents du bureau des douanes et accises à Prince Rupert ou Port Alberni pour leur demander des renseignements sur les documents qui y sont versés. Il sera toujours possible d'appeler le bureau, mais les documents n'y seront pas. Il faudra communiquer par télex ou téléphone à Ottawa. C'est bien cela?

[*Texte*]

Mr. Mahoney: That is right.

Mr. Anderson: The point then comes up, Mr. Chairman, that this is a very similar situation to the one we have with our UIC offices. We have central offices located, for example, on Vancouver Island in Nanaimo. There are no files kept in Courtenay, Port Alberni, Port Hardy, et cetera. Any time anybody wants to find out anything on a claim your inquiry clerk has to phone into Nanaimo because there is no record there.

For that reason, Mr. Chairman, I am very opposed to this particular section. Although the idea of centralization, is always good, centralization to me is a dirty word. Surely the keeping of information in the local offices does serve a very useful purpose. To take it and put it in Ottawa, I think, is counter productive, Mr. Chairman. I would hope that members on this Committee would look at this particular section very closely, because I feel that putting them in Ottawa is not really where they are needed. They are needed in the actual locations of the ports. When there are 10,000 ships registered in Vancouver, surely that information should be located in that particular area. Otherwise you are going to have the bureaucratic nightmare of going back and forth to Ottawa, and then if they cannot find the file or the microfilm or if something has happened to it everybody will throw their hands up. We will have tracers on them and it will be two or three weeks.

This is what I am afraid of, Mr. Chairman. Why could you not, if you are going to have them on a microfilm and you have a copy that you are sending to Ottawa, microfilm it and then send that copy back to the local office? You already have it on film in Ottawa. Why not then put a copy in the local office so that it can be readily available for the people who want information at that local office?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I may correct an impression, that copy is not available in the local office now. The copies are not kept. What is kept is a registry book with a summary. My only comment on your question is that those documents are not now kept in a local registry. They are given back to the owner.

The other part of that is, of course, that under this system as well the original document will remain in the hands of the owner. So that as long as there is a transaction between two parties, one of whom is the owner, he will have those original documents. But for title purposes, anyone who is involved in that sort of transaction naturally is going to make some sort of search, and all that is being said here really is that the best place to keep that information is in a central bank.

Mr. Anderson: Mr. Chairman, I realize the present method that is used. I am only suggesting and asking for consideration on this point: that the information be available, whether it be by a copy or whether it be by registration in the local office. I am only suggesting that there be a double check, and a local office would have information there.

I think all of us have seen the problem that has occurred. I use UIC as a reference. That was one of the biggest mistakes we ever made, putting in a central office and having the files outside the local office. It only means that when you go into a local office you cannot get an answer.

[*Interprétation*]

M. Mahoney: Exact.

M. Anderson: Ce sera la même situation que pour les bureaux de la Commission d'assurance-chômage. Il y a des bureaux centraux sur l'île de Vancouver et à Nanaimo, par exemple. Les dossiers ne sont pas conservés à Kootenay, Port Alberni, Port Hardy ou d'autres endroits du genre. A chaque fois qu'il y aura une demande de renseignements, un commis devra appeler le bureau de Nanaimo.

Je dois me déclarer contre cet article, monsieur le président. Même si l'idée de la centralisation n'est pas mauvaise en soi, je ne suis pas d'accord. Il y a sûrement un avantage à garder les dossiers dans les bureaux. Tout centraliser à Ottawa ne sert absolument à rien. J'espère que c'est un point sur lequel le Comité s'arrêtera longuement. Il y a 10,000 embarcations enregistrées pour la région de Vancouver; il faut absolument que les documents d'enregistrement puissent être déposés dans cette région. Il faut éviter le danger d'une trop grande bureaucratie centralisée à Ottawa; si par hasard on n'arrive pas à trouver le dossier ou le microfilm, il ne reste plus qu'à lever les bras au ciel. Il faut faire des recherches qui nécessitent au moins deux ou trois semaines.

Je suis très inquiet, monsieur le président. Pourquoi ne peut-on pas, s'il faut mettre l'information sur microfilm à partir d'une copie envoyée à Ottawa, renvoyer cette copie au bureau local pour ses dossiers? Le microfilm resterait à Ottawa. La copie servirait au bureau local pour les gens qui ont besoin de s'y adresser pour avoir des renseignements.

M. Mahoney: D'abord, je dois dire que la copie n'est pas disponible au bureau local actuellement. Il n'y a qu'un registre qui donne le sommaire de l'information. Donc, il n'y a pas de document au bureau local. Les documents sont rendus aux détenteurs.

Avec le changement qui est apporté, l'original restera aux mains de son détenteur. Si ce dernier est impliqué dans une transaction avec quelqu'un d'autre, il pourra toujours compter sur l'original. Mais si quelqu'un veut vérifier le titre d'une propriété dans ce genre de transaction, il faudra qu'il fasse des recherches et le meilleur endroit où il pourra s'adresser sera sûrement le bureau central.

M. Anderson: Je sais comment on procède actuellement, mais je veux qu'on songe à rendre l'information disponible au bureau local que ce soit sous forme de copie ou autrement. Il doit y avoir possibilité de vérifier à deux endroits, dont le bureau local.

Nous sommes tous ici conscients des problèmes qui sont survenus aux bureaux de la Commission d'assurance-chômage. C'est une des plus grandes erreurs qu'on a faites de tout centraliser en un point central et de retirer les dossiers aux bureaux locaux. Il en résulte qu'il est maintenant impossible d'avoir une réponse à un bureau local.

[*Text*]

I would suggest very strongly that this be reconsidered before we put it into law and that we bring out an alternative system to make sure that we do not have the same situation in this registry as we do in UIC.

• 1220

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Anderson. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: There are a couple of things. We have not done very much so far in our half hour to get into the bulk of these amendments, and I must again express my regret that these were not available to us substantially earlier than we had them. Inasmuch as we should not waste, I suppose, too much time, and just staying with Mr. Anderson's point, Mr. Chairman, I recognize two or three points here.

First of all, by deliberate design the ministry, the Department of Revenue or somebody is beginning to close down our local customs offices and centralizing them so that we are losing part of the benefit that you are alleging will remain in respect of registration. That is happening in fact, if I can judge by the notices that are coming across my desk in respect of the closing of local customs offices.

I recognize as well, Mr. Chairman, the enormous cost in the retention of records and suitable retrieval systems in 1,500 or 2,000 centres in Canada, but it seemed to me from the debate on second reading and the discussions that have taken place in respect of this that what we are proposing is that there should be established either on the West Coast or on the East Coast a deputy registrar where there could be retained in addition to the central registry office, wherever it is located in these days of communications and instant retrieval by CN-CP—there is much advantage and relatively not a high cost involved in respect of the taxpayers dollar if we, in fact, had a central registry and two.

One of the difficulties that, of course, must arise, and this is one of the premises why I am behind the establishment of two additional offices, is the time factor. What in God's name happens at 2 o'clock in the afternoon in Victoria when you could not get anybody around here to work if their life depended on it?

Some hon. Members: Hear, hear!

An hon. Member: One o'clock in the summer.

Mr. Forrestall: One o'clock in the summertime, and if you are on daylight saving time you are shafted out of another hour—there are no ladies in the room.

It seems to me that there is a compromise here that would facilitate the retrieval of information. I wish we had somebody here who could speak policy. I wonder whether this is an alternative or a compromise that would be acceptable. Indeed inasmuch as it envisions the expenditure of some funds, I do not know whether the Chairman would rule my amendment in order or out of order. However, in any event the suggestion is there and I would welcome a comment or two.

[*Interpretation*]

J'incite fortement le Comité à réexaminer la situation et à proposer une solution pour éviter les erreurs qui sont survenues à la Commission d'assurance-chômage.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Anderson. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai quelques questions à poser. Jusqu'ici, nous n'avons pas fait beaucoup de progrès en ce qui concerne l'adoption de ces amendements, et je dois vous dire encore une fois combien je regrette de ne pas les avoir eus plutôt. Mais ne perdons pas trop de temps. Je vais reprendre quelques-uns des arguments de M. Anderson.

Tout d'abord, de façon délibérée, le ministère du Revenu ou un autre ministère commence à fermer nos bureaux de douanes afin de centraliser davantage le travail. Cela veut dire que nous perdons une partie du revenu qui provient de l'immatriculation, lequel devrait nous rester, selon vous. Et pourtant voilà ce qui arrive si j'en juge d'après les avis que je reçois concernant la fermeture des bureaux de douanes.

Je sais qu'il coûte très cher d'avoir des dossiers dans 1,500 ou 2,000 villes au Canada, mais il me semblait qu'on avait proposé la nomination, sur la côte Est ou la côte Ouest, d'un conservateur adjoint. Du moins c'est ce que j'ai retenu de la deuxième lecture de ce bill et des discussions qui ont eu lieu. Il y aurait donc, en plus du bureau d'immatriculation central, un conservateur adjoint. Le bureau central pourrait se situer n'importe où, étant donné la rapidité des communications grâce au CN-CP. De fait, ce serait à notre avantage et le coût ne serait pas beaucoup plus élevé si nous avions un bureau central et deux conservateurs adjoints.

Une des raisons pour lesquelles je suis en faveur de la nomination de deux postes de conservateurs adjoints est le facteur temps. Que se passe-t-il à 2 heures de l'après-midi à Victoria, lorsque personne ne veut travailler, même s'il y a de la vie?

Des voix: Bravo!

Une voix: Et à partir d'une heure de l'après-midi pendant l'été.

M. Forrestall: C'est exact. Et si c'est l'heure d'été, on nous vole une maudite heure de plus. Heureusement, il n'y a pas de dames présentes.

Il me semble qu'un compromis serait possible afin de faciliter l'obtention des renseignements. C'est dommage qu'il n'y ait personne ici pour parler de politique générale. Je me demande si ma proposition d'un compromis serait acceptable. Étant donné qu'elle entraîne des dépenses supplémentaires, il se peut que le président la rejette. De toute manière, je vous le propose, et j'aimerais savoir ce que les autres membres du Comité en pensent.

[*Texte*]

Mr. Anderson: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Anderson.

Mr. Anderson: There is no money involved because this is done by customs and tariff at no charge to MOT.

The Chairman: Mr. Mahoney will comment on Mr. Forrestall's question then we will see what . . .

Mr. Forrestall: I wonder whether Mr. Mahoney could give me a technical appreciation of whether this is possible or not possible in terms of the doing of it, if he can walk down a little there, I . . .

• 1225

Mr. Mahoney: I will do my best. I think really your question should be divided into two. One of your questions related to the time gap. As you point out, I am not in a position to give you a policy answer. I suggest that it probably will be necessary administratively to establish the registry in such a way that the service in Ottawa is available through the entire time span from Atlantic to Pacific. I would think it would be very desirable thing to do and it is something which would be done administratively rather than through the legislation.

On the second part of your question, it seems to me that there are quite sound reasons against having, as I think has been suggested by some people, a number of registries as opposed to the one central bank. One of the reasons why I would foresee some difficulty there, is that in the system we have set up now a document relating to a particular ship can be filed at any customs office; that is an enlargement of what now exists. If a ship is registered in a particular port now, you must go to that particular port to register a document relating to that ship. Under the system as we have it now, it would be possible to register that document at any customs office. It is, therefore, even more necessary that all of that information come into one central unit; you would have chaos if you had documents that could be filed anywhere in Canada and had to be recorded. The purpose of recording it is so that someone can make a title search. If they had to be recorded in, let us say, seven or eight centres, the chance of some slip-up is very considerable, I would think. It is a very strong argument for a single central organization.

Mr. Forrestall: I find it very difficult to accept your general statement that a slip-up could occur when you are transmitting copies of documents. Loss, I suppose, is one of the areas.

Could I just direct myself, for a moment or two, to the department's concern? What I am proposing implies—and I was deliberately a little fuzzy about it—that you decentralize in this respect: I want to separate the two—and get your particular comment with respect to this—and establish two offices, with the central registry in the office in which the principal registrar is not. In other words, if the central register were in Vancouver or Victoria or somewhere on the West Coast, or somewhere on the East Coast, that there be only two offices, one of them containg the registrar of ships, the other one being on the West Coast—or *vice versa*, I am outweighed here by Westerners. Perhaps Mr. Mahoney could direct his observations to that.

[*Interprétation*]

M. Anderson: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Anderson invoque le Règlement.

M. Anderson: Une telle proposition n'entraînerait pas de dépenses supplémentaires, étant donné que le travail sera fait par les Douanes et Accises de sorte que le ministère des Transports n'aurait pas à payer davantage.

Le président: M. Mahoney a des observations à faire au sujet de la proposition de M. Forrestall.

M. Forrestall: M. Mahoney pourrait peut-être nous dire si une telle proposition serait applicable du point de vue technique. Il pourrait s'approcher de la table.

M. Mahoney: Je ferai de mon mieux. A vrai dire, votre question comporte deux parties. Il y a tout d'abord le facteur temps. Comme vous avez fait remarquer, je ne suis pas en mesure de vous faire une déclaration de politique. Il serait probablement nécessaire, du point de vue administratif, d'organiser ces bureaux d'immatriculation de manière que le service à Ottawa soit disponible 24 heures sur 24 partout au pays. Ce serait très souhaitable, mais on y parviendrait par la voie administrative et non par la voie législative.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, il me semble qu'il y a de bonnes raisons pour ne pas établir plusieurs bureaux d'immatriculation, comme certains l'ont proposé, au lieu d'un seul bureau central. Plusieurs problèmes en découleraient. Selon le système que nous venons de créer, un document qui se rapporte à un navire particulier peut être déposé à n'importe quel bureau de douane, ce qui représente une extension de l'ancien système. Si un navire est immatriculé dans un port donné, il faut se rendre dans ce port pour déposer un document qui se rapporte au navire en question. Selon le système qu'on vient de créer, il serait possible de déposer ce document dans n'importe quel bureau de douane. Plus que jamais, il est nécessaire que tous ces renseignements soient rassemblés dans un bureau central. Ce serait le cas si on pouvait déposer les documents n'importe où au Canada pour la constitution des dossiers. Ces documents sont versés dans un dossier pour faciliter les travaux de recherches faits à partir d'un titre. Si on avait des dossiers dans sept ou huit villes différentes, les risques d'erreurs seraient d'autant plus élevés. C'est cela surtout qui nous fait préférer un bureau central.

M. Forrestall: Il est difficile d'accepter votre raisonnement lorsque vous dites que des erreurs pourraient se produire lorsque des copies de documents seraient communiquées d'un endroit à un autre. Des documents pourraient se perdre, je le suppose.

Puis-je vous parler pendant un instant du rôle du ministère? Ma proposition n'a pas été bien précise, mais c'était intentionnel. Je voulais que la décentralisation se fasse de la façon suivante: qu'on établisse deux bureaux, pour que le conservateur en chef ne se trouve pas au bureau central d'immatriculation. En d'autres termes, si le conservateur en chef se trouvait à Victoria, à Vancouver ou ailleurs sur la côte ouest, ou encore, sur la côte est, il y aurait un deuxième bureau de l'autre côté du pays. Je vois qu'il y a davantage de députés de la côte ouest. Qu'en pensez-vous, monsieur Mahoney?

[*Text*]

If we can move them into Winnipeg, and if we could do this and do that and do the other thing, surely we can give to an area that has 10,000, 15,000 or 20,000 ships registered—or certified, certificated or whatever it is—we can put out on the West Coast a deputy registrar with exactly the same information, exact duplicates, so that you are serving both coasts of the country and you overcome the time zone. We surely would be anticipating the expenditure of funds if we made recommendations with respect to a 24-hour, 7-day-a-week, 365-day-a-year service. I do not think the demand for the information requires that, but certainly during the legally-defined hours of banking, the acceptable hours of the working of the legal discipline and so on and so forth, there must be access to the detailed information—in my humble experience. What of the concept of the two offices, one of which would be the central registrar's?

The Chairman: Go ahead, Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think the only comment I could make on that is that, if one accepts the concept that an interested party should be able to file a document anywhere in Canada, that implies that everything filed must come into one place—otherwise there could be real chaos.

When I mentioned the possibility of confusion, or of a mistake's being made in transmitting the material from the central office to a number of registries—or even to two—I was referring to the transmission of information, not of documents. I think that is really the only comment I can give.

• 1230

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I see it is 12:30 o'clock. Are we going on until one?

The Chairman: I have three more questioners, so I hope the questioners will be as brief as possible.

Mr. Forrestall: I will not intervene again. I have filed with the Clerk the amendments we proposed to raise at the appropriate stage in consideration of the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: My final observation is, for God's sake get us out of this block system. I am tired of running back and forth to Mr. Finkelman's committee.

The Chairman: We are taking your amendments into consideration at the moment.

Mr. Watson.

Mr. Watson: This is going to be partly a supplementary to the two previous questioners. I agree that there are advantages in being able to file these documents anywhere in Canada and they have to go through a central registry. I agree with that, but it seems to me that we can compromise here to some extent.

Perhaps you would see whether I am on the right wavelength so far as your question was concerned.

The compromise which seems to me to be possible would be if the local customs officer were to maintain the book there as a source of information for any local lawyer or local shipowner who wants to check. Legally this book would be an initial source of information but for the final transaction to be totally legal, it would require this confirmation from the central office. I think it is essential that this local officer have a book in his office that people can check.

[*Interpretation*]

Si nous pouvons établir un bureau central à Winnipeg, nous pouvons sûrement établir un bureau d'immatriculation dans un endroit où il y a déjà 10 ou 20,000 navires immatriculés ou certifiés, j'ignore le terme exact. Un conservateur adjoint pourrait travailler sur la côte ouest, et il pourrait disposer exactement des mêmes renseignements, de façon qu'on desserve les deux côtes du pays, et il n'y aura plus de problème de fuseau horaire. Les dépenses augmenteraient sûrement si on recommandait l'établissement d'un service disponible 24 heures sur 24, sept jours par semaine et 365 jours par an. Je ne pense pas que la demande le justifie, mais il faut que le service soit disponible au moins pendant les heures de travail légales des banques et des avocats. Que pensez-vous donc de l'établissement de deux bureaux, dont l'un serait celui du conservateur en chef?

Le président: Allez-y, Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Si on accepte le principe selon lequel on peut déposer un document n'importe où au Canada, il faut que tous ces documents soient communiqués à un bureau central, sinon on aboutira au chaos.

Lorsque j'ai parlé des risques d'erreurs lorsqu'on envoie des renseignements du bureau central à deux ou plusieurs bureaux d'immatriculation dans le reste du pays, il s'agissait de renseignements et non pas de documents. C'est la seule remarque que j'ai à faire à ce sujet.

M. Forrestall: Monsieur le président, il est 12 h 30. Poursuivrons-nous jusqu'à 13 h 00?

Le président: J'ai trois noms sur ma liste; je prie donc les membres de poser des questions brèves.

M. Forrestall: Je n'ai plus rien à ajouter. J'ai déposé auprès du greffier les amendements proposés afin que l'on en discute lors de l'examen détaillé du projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: En dernier lieu, je vous prierais de mettre fin au système des blocs. Je suis fatigué de faire la navette pour assister au comité Finkelman.

Le président: Nous prenons actuellement en considération les amendements que vous avez proposés.

Monsieur Watson.

M. Watson: J'aimerais poser une question supplémentaire qui rejoint les précédentes. J'avoue que la possibilité de déposer ces documents n'importe où au Canada puisqu'ils seront acheminés vers le bureau central d'enregistrement présente certains avantages. Toutefois, il me semble que nous devrions adopter un compromis.

J'aimerais votre opinion au sujet de la question que je vais vous poser.

En effet, il serait possible d'établir un compromis si l'agent de douane tenait un registre que pourraient consulter les avocats ou les armateurs. De cette façon, le registre serait la première source de renseignements; le bureau central d'enregistrement confirmerait la légalité de cette transaction. A mon avis, il est essentiel que l'agent de douane ait un registre afin de fournir des renseignements.

[*Texte*]

People often do not want to spend $5 or $10 on a telephone call to Ottawa. You will have these small shipowners, I am sure, who want to check sometimes quickly on a situation of ownership without having to create a fuss, and they may just want to come in and look at the book. There are all kinds of situations which I am sure could be smoothed out if you had the book at the local office. Do you think that sort of compromise is possible?

Mr. Cook: Mr. Chairman, I think it is an interesting idea, and I would like to take it up with people at National Revenue. We may be able to come back with something, at least something more definite.

Mr. Watson: The second point I would like your opinion on is the complaint we heard from both the seafarers and the other union that appeared before us the other day, relating to the conditions of work that exist on many of the ships manned by foreign seamen that call at our ports. You mentioned earlier that there had been discussions with many other departments of government in the development of this code. Did you discuss with the Department of Labour the possibility of some kind of inspection service by labour representatives of these ships?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Not specifically on that point, for the fundamental reason that we have not reached the stage in the legislative process of dealing with that sort of matter. What we have done is in the general provisions, which are contained in Book I. We have enlarged the inspection powers so that when at a later stage of legislation such matters as crew accommodation and this sort of thing are being dealt with, then the inspection powers will fit in and at that time certainly there would be discussions with the Department of Labour and other interested parties.

Mr. Watson: The framework you are establishing with Book I is adequate to allow eventually for the Department of Labour to send inspectors onto each ship that comes into a Canadian port.

• 1235

Mr. Mahoney: All right.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. Reynolds.

Mr. Reynolds: No, Mr. Chairman. Mr. Forrestall asked all the question I had.

The Chairman: Thank you. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Mahoney about the technology of the computer equipment and the specifications of it in your centralized program. Would it be possible to have computer print-outs at the different locations tied into your central computer?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, that is a very interesting suggestion. It might take care of the question Mr. Watson was raising. I am not sure, frankly, that it would be technically possible to have that sort of facility at every customs house. I do not know enough about their system to know whether it would be practical in a very small operation, but it may well be a possibility in a main customs house.

[*Interprétation*]

Très souvent, on refuse d'appeler Ottawa puisqu'il en coûte $5 ou $10. Je suis certain que de petits armateurs voudront quelquefois vérifier la propriété d'un navire sans avoir recours au bureau central. Ils voudront tout simplement consulter le registre. A mon avis, la tenue d'un registre dans un bureau local éviterait de nombreuses difficultés. A votre avis, ce genre de compromis est-il possible?

M. Cook: Monsieur le président, il s'agit là d'une idée fort intéressante. Je vous demanderai de la soumettre aux fonctionnaires du ministère du Revenu national. Il est fort possible que des mesures concrètes soient proposées.

M. Watson: Deuxièmement, j'aimerais que vous nous fassiez part de votre opinion au sujet des plaintes provenant des marins ainsi que des représentants d'un autre syndicat qui ont comparu devant nous l'autre jour. Ces plaintes avaient trait aux conditions de travail qui existent à bord de beaucoup de navires qui accostent dans nos ports et dont l'équipage est étranger. Plus tôt, vous avez déclaré qu'il y avait eu certaines discussions avec beaucoup d'autres ministères ayant trait à l'établissement de ce Code. Avez-vous discuté avec les représentants du ministère du Travail de la possibilité d'une inspection qui serait effectuée par les représentants de la main-d'œuvre à bord de ces navires?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Nous n'en avons pas discuté précisément parce que nous n'en sommes pas encore à cette étape. Nous avons discuté des dispositions générales de la partie I. Toutefois, nous avons élargi les pouvoirs d'inspection afin de reprendre la discussion plus tard. Ainsi, lorsqu'il sera question des installations destinées à l'équipage et ainsi de suite, les pouvoirs d'inspection seront adéquats. A ce moment-là, il y aura certainement des discussions avec le ministère du Travail ainsi que les autres intéressés.

M. Watson: Donc, les grandes lignes que vous établissez dans la partie I permettraient au ministère du Travail d'envoyer des inspecteurs à bord de chaque navire qui accostera dans un port canadien.

M. Mahoney: Exactement.

Le président: Merci, monsieur Watson. Monsieur Reynolds.

M. Reynolds: Merci, monsieur le président. Mais M. Forrestall a posé des questions que j'avais l'intention de poser.

Le président: Merci. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Mahoney. Pourriez-vous nous fournir des renseignements au sujet de la technologie et des ordinateurs dans le cadre du programme de centralisation? Serait-il possible d'obtenir des feuilles d'ordinateur dans tous les bureaux reliés à l'ordinateur central?

M. Mahoney: Monsieur le président, il s'agit là d'une suggestion fort intéressante. Cela apporterait peut-être une solution aux problèmes soulevés par M. Watson. Par contre, je ne suis pas certain qu'il soit possible de mettre au point ce genre d'installations dans tous les bureaux de douane. Je ne sais pas si un tel système pourrait être rentable dans un petit bureau; toutefois, il s'agit là d'une possibilité intéressante pour un bureau de douane plus important.

[*Text*]

Mr. Huntington: I am not suggesting that for the smaller volume locations it is practical, but it certainly could be practical on the east coast and the west coast to overcome the delay in communication and the expense of around-the-clock mainteannce of the system.

Mr. Mahoney: It could well be that, administratively, the point you mention along with the point Mr. Watson mentioned could go together. It may be quite possible to do something.

Mr. Huntington: I believe the technology is there. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington.

Thank you, Mr. Mahoney and Mr. O'Neil for appearing beofre us this morning.

Before we adjourn, the next meeting will be on Thursday, December 18, at 3.30 p.m. We will have with us, Mr. C. Dickson, General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interpretation*]

M. Huntington: Je ne crois pas qu'un tel système soit rentable dans les bureaux de douane moins importants. Cependant, un tel système serait rentable sur la côte Atlantique et sur la côte Pacifique puisque cela nous permettrait d'éviter les retards dans les communications, ainsi que les frais de service des ordinateurs qui fonctionnent jour et nuit.

M. Mahoney: Il est fort possible que du point de vue administratif, votre suggestion ainsi que celle de M. Watson puissent être combinées. Cela offre des possibilités intéressantes.

M. Huntington: A mon avis, nous disposons de ressources technologiques suffisantes. Merci.

Le président: Merci, monsieur Huntington.

Je tiens à remercier M. Mahoney et M. O'Neil d'avoir bien voulu comparaître devant nous ce matin.

Avant de lever la séance, je tiens à vous rappeler que la prochaine rencontre de ce Comité aura lieu le jeudi 18 décembre à 15 h 30. M. C. Dickson, directeur général de la Commission des Transports des provinces Atlantiques sera le témoin principal.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

CA1 XC 27
-T52

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 32

Thursday, December 18, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 32

Le jeudi 18 décembre 1975

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-61, Maritime Code Act

CONCERNANT:

Bill C-61, Loi sur le Code maritime

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Cadieu
Côté
Douglas (*Bruce-Grey*)
Fairweather
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail
Huntington
Loiselle (*Chambly*)
Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
McCain
Munro (*Esquimalt-Saanich*)
Murta
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Friday, December 18, 1975:

Mr. Fairweather replaced Mr. Masniuk
Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*) replaced Mr. Ellis

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le vendredi 18 décembre 1975:

M. Fairweather remplace M. Masniuk
M. Munro (*Esquimalt-Saanich*) remplace M. Ellis

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 18, 1975.
(33)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:47 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Fairweather, Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Murta and Watson.

Other Members present: Messrs. Anderson, Leggatt and McRae.

Witnesses: Mr. C. Dickson, General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission and Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-61, An Act to provide a maritime code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact other consequential or related provisions (*Maritime Code Act*).

On Clause 2,

Mr. Dickson made a statement and answered questions.

Mr. Mahoney answered questions.

At 5:32 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 DÉCEMBRE 1975
(33)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 47 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Fairweather, Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Murta et Watson.

Autres députés présents: MM. Anderson, Leggatt et McRae.

Témoins: M. C. Dickson, directeur général, Commission des transports des provinces Atlantiques et M. J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint (Services administratifs), ministère de la Justice.

Le Comité poursuit l'étude du bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes (*Loi sur le Code maritime*).

Article 2:

M. Dickson fait une déclaration et répond aux questions.

M. Mahoney répond aux questions.

A 17 h 32 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Rumas
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, December 18, 1975

[*Text*]

• 1545

The Chairman: Order, please. We are still proceeding on Bill C-61, the Maritime Code Act, and we are pleased today to welcome Mr. C. Dickson, General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission.

I believe Mr. Dickson has an opening statement that he would like to make, and we have distributed copies to you so you can follow along with Mr. Dickson. Mr. Dickson.

Mr. C. Dickson (General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): Thank you, Mr. Chairman. I am most grateful to you and to the members of this Committee for your courtesy in permitting me to appear before you today.

First, I should perhaps say a word about the Atlantic Provinces Transportation Commission. I hope the members from the Atlantic provinces are fully familiar with the Commission, but for those who are not, it is an organization that is financially supported by the governments of the four Atlantic provinces. Our objective is to endeavour to secure for persons and industries in the region the best tranportation services possible at a cost which will permit the Atlantic provinces to compete in markets throughout Canada and the world.

The Commission has no regulatory powers. Its over-all policy is determined by 17 business and professional people representing the major economic interests in the regions of the four provinces. In addition to that, the directors of transportation of the four provincial governments serve on the Atlantic Provincial Transportation Commission board of directors, and it is that board of directors that makes the policy that I try to carry out.

The Commission marked its fiftieth anniversary this fall, having been first formed in 1925, so we are an organization that has existed for some time. Our interest in the coasting trade of Canada is of long standing. Surrounded by the sea, as the region is, the competitive influence of water transportation has played a significant role in the determination of transportation costs, not only by water but by other modes of transport, principally rail. Historians have recorded that the rail rate structure to and from the Maritimes originally implemented by the railways not only reflected government policy, but also reflected the influence of water competition. The rail rate structure of today, I can say, still reflects that influence.

This Commission took the position before the Royal Commission on Coasting Trade in 1954, under the chairmanship of Mr. Justice W. F. Spence, and again before the 1970 inquiry by Howard J. Darling, that no further restrictions should be placed upon the use of British Commonwealth ships in the coasting trade from, to and between Atlantic provinces' ports.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 18 décembre 1975

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, à l'ordre. Nous reprenons l'examen du Bill C-61, Loi établissant un code maritime du Canada. Notre témoin est M. C. Dickson, directeur général de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

M. Dickson a une déclaration préliminaire à faire et je pense que vous en avez tous reçu des exemplaires. Monsieur Dickson, vous avez la parole.

M. C. Dickson (directeur général de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Merci, monsieur le président. Je vous suis très reconnaissant de me permettre de venir témoigner, devant vous, aujourd'hui.

Je commencerai par vous dire quelques mots de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Évidemment, je pense que tous les députés des provinces de l'Atlantique la connaissent parfaitement mais, pour les autres, je crois qu'il convient de dire que c'est un organisme financé par les gouvernements des quatre provinces atlantiques. Son objectif est d'assurer aux résidents et entreprises de cette région du Canada les meilleurs services de transport possibles, à un coût leur permettant d'être concurrentiels sur les marchés nationaux et internationaux.

La Commission n'a pas de pouvoir réglementaire et sa politique générale est déterminée par 17 hommes d'affaires et spécialistes professionnels, représentant les principaux intérêts économiques des régions concernées. De plus, les directeurs du transport des quatre gouvernements provinciaux font partie du conseil d'administration de la Commission et, à ce titre, en élaborent la politique générale, que j'essaie d'appliquer.

Ayant été créée en 1925, la Commission vient de fêter son cinquantenaire, ce qui vous montre qu'elle existe depuis un certain temps. L'intérêt qu'elle porte aux activités de cabotage au Canada n'est pas récent, car, représentant une région côtière, la Commission a constaté que l'influence concurrentielle du transport par eau joue, depuis toujours, un rôle très important dans l'élaboration des taux de fret, non seulement en ce qui concerne le transport par eau mais également les autres types de transport, dont, notamment, le rail. Ainsi, les historiens ont remarqué que la structure tarifaire du transport par rail, en provenance et vers les provinces maritimes, reflète, depuis son origine, non seulement les politiques gouvernementales mais également l'influence de la concurrence des transports par eau. Aujourd'hui même, je pense pouvoir affirmer que cette structure tarifaire reflète toujours cette influence.

Lorsqu'elle s'est présentée devant la Commission royale sur le cabotage, organisée en 1954 sous la présidence du juge W. F. Spence puis devant la Commission d'enquête de M. Howard J. Darling, en 1970, la Commission a affirmé qu'il ne faudrait pas imposer de nouvelles restrictions à l'utilisation de navires du Commonwealth britannique, dans le cabotage en provenance et vers les ports des provinces de l'Atlantique, ainsi qu'entre eux.

[*Texte*]

The reasons for this are as follows:

(1) Cargo moving from, to or within the Atlantic area would become captive to vessels of Canadian registry and freight costs would increase.

(2) A competitive factor in the making of water freight rates, as well as rates by other modes of transport, would be lost and freight rates published to meet the competition of water carriers would rise.

(3) There would be a shortage of suitable vessels of Canadian registry to meet the needs of Atlantic provinces' industry.

(4) The most efficient use of vessels would be prevented.

(5) Foreign products would replace Canadian products in Canadian markets.

(6) Foreign processors could have access to Canadian resources at transport costs lower than transport costs to Canadian processors.

(7) Finally, to restrict competition is, in our opinion, in conflict with the basic philosophy of the national transportation policy as expressed in the National Transportation Act.

I do not need, Mr. Chairman, to say to the members of this Committee that competition is a very major cornerstone of the national transportation policy that is in the National Transportation Act. So, anything that restricts competition is, in our opinion, in conflict with that basic philosophy.

I want to make it clear, Mr. Chairman and members of the Committee, that the Atlantic Provinces Transportation Commission's position in respect of the coasting trade of Canada is directed solely towards one specific aspect of marine policy, namely, the movement of cargoes from, to and between Atlantic provinces' ports.

• 1550

Other aspects of marine policy, such as the development of offshore oil and minerals, environmental and conservation factors and the development and the sovereignty of the North, are separate and distinct parts of a marine policy that can de dealt with in ways that would not affect the movement of cargoes from, to and between Atlantic Provinces ports.

The proponents of restricting the coastal trade to Canadian ships refer to untold benefits accruing to Canada, and there obviously would be some. But Atlantic Provinces industries using transportation see little in the way of such benefits accruing to them, and instead certain industries that are struggling to survive foresee higher transportation costs facing them unless adequate protection is ensured. To our knowledge, no one has ever made a cost = benefit analysis of the action respecting coasting trade proposed by this bill. No one has assessed what the cost and what the benefits are should the coasting trade be restricted as proposed by this bill.

[*Interprétation*]

Les raisons de cette décision sont les suivantes:

(1) Les marchandises en provenance des provinces de l'Atlantique, ou transportées vers ces dernières ou entre elles, deviendraient captives de navires battant pavillon canadien et les taux de fret augmenteraient.

(2) On assisterait à la disparition d'un facteur concurrentiel dans la détermination des taux de fret par eau, ainsi que des taux de fret des autres types de transport, et les taux publiés pour faire face à la concurrence des transporteurs par eau augmenteraient.

(3) Il y aurait pénurie de navires acceptables, battant pavillon canadien, pour répondre aux besoins des entreprises des provinces de l'Atlantique.

(4) On interdirait l'usage le plus efficace des navires de transport.

(5) Des produits étrangers remplaceraient des produits canadiens sur les marchés canadiens.

(6) Des entreprises étrangères auraient accès aux ressources canadiennes, à des coûts de transport inférieurs à ceux que devraient assumer les entreprises canadiennes.

(7) Finalement, selon nous, toute restriction de la concurrence contredit les principes fondamentaux de notre politique nationale de transport, tels qu'énoncés dans la loi nationale des transports.

Il ne me sera sans doute pas nécessaire, monsieur le président, d'insister, auprès des membres du Comité, sur le fait que la concurrence constitue l'élément fondamental de notre politique nationale de transport. De ce fait, tout ce qui pourrait entraîner une restriction de cette concurrence, nous parait contredire cette politique.

Je voudrais qu'il soit bien clair, monsieur le président, que la position adoptée par la Commission de transport des provinces de l'Atlantique, en matière de cabotage, ne répond qu'à un aspect particulier de la politique maritime, à savoir le mouvement des marchandises quittant les ports des provinces atlantiques, y arrivant ou y transigeant.

D'autres aspects de la politique maritime, tel que le développement des ressources minières ou pétrolières de haute mer, les facteurs écologiques et le développement et la protection de la souveraineté du Nord, sont des éléments différents, dont il faut tenir compte de manière à ne pas affecter le mouvement des marchandises entre les ports des provinces Atlantique.

Les partisans de la restriction du cabotage aux navires canadiens affirment que ceci aurait des conséquences très positives pour le Canada, ce que nous ne nions pas totalement. Toutefois, les entreprises des provinces de l'Atlantique faisant appel aux services de transport ne voient pas les avantages que cela leur rapporterait et, bien au contraire, certaines d'entre elles, qui ont déjà du mal à survivre, prévoient qu'elles devront payer des coûts de transport plus élevés si on ne leur accorde pas une protection adéquate. Selon nous, personne n'a encore fait d'analyse des coûts et avantages qu'auraient les mesures proposées par ce projet de loi en matière de cabotage. Ainsi, personne n'a comparé les bienfaits et les désavantages qu'entraînerait cette restriction du cabotage.

[*Text*]

As you may think our views are somewhat parochial, I can say they are not regional views. Such national organizations as the Canadian Industrial Traffic League, the Canadian Manufacturers' Association and the Council of Forest Industries of British Columbia have opposed the Darling recommendations, which are those recommendations embodied in this bill, in respect to the coasting trade.

The benefits of restricting the coasting trade will accrue to employment of seamen and shipbuilding and repair trades, and perhaps others, but those are the basic ones. These benefits are certainly welcomed by the Atlantic Provinces Transportation Commission, but there is a concern that any added employment in these fields could be offset by losses in employment in other industries using water transportation or other transportation modes whose rates are influenced by water transport. In such event it is obvious that subsidy programs will be required to maintain the affected industries. In short, subsidies will be paid for the transportation of products of the region because such assistance is necessary, not to transport those products in the most efficient way, but to encourage employment and expansion in the shipping industry.

A few statistics might be useful in understanding the Atlantic Region's opposition to the coasting trade provisions of this bill. In 1971 Canadian ships were quoting 17/8 cents per bushel more to move grain from the Lakehead to Halifax than a British Commonwealth ship was prepared to transport it for. I might add, Mr. Chairman, in the end, because of the competition of the British ships, it is understood that all the grain moved to Halifax did move at the lower rate, even that which was moved in the Canadian ships. But had that competition of the British ships not been available, the Western grain farmer, the Maritime livestock and poultry producer, and the Maritime flour miller would have had to bear these increased costs. This 1⅞ cents per bushel cost, incidentally, is greater than the entire Seaway tolls on a bushel of wheat moving in a large bulk carrier, yet any increase in the Seaway toll is opposed violently by the Western grain farmer interests and other interests using the Seaway.

I think, in looking at this matter, we also must look at the relationship between water transport cost and rail rates. This direct relationship between water transport cost and rail rates is evidenced by letter dated April 26, 1972, from the Canadian Freight Association to the Maritime feed industry, when the railways were seeking an increase in rail rates on grain from the Lakehead to the Maritimes. The Canadian Freight Association said on behalf of the railways, and I quote:

> The proposed increase of 2 cents on 100 lbs. reflects approximately the same adjustment as announced by water carriers for the transportation of grain and grain products during the 1972 season of navigation from Thunder Bay to Eastern Canada.

[*Interpretation*]

Certains d'entre vous penseront peut-être que nos opinions reflètent un point de vue très restreint mais je crois pouvoir vous affirmer qu'il ne s'agit pas d'opinions régionales. En effet, des organismes nationaux tels que "Canadian Industrial Traffic League", l'Association des manufacturiers du Canada et le Conseil des entreprises forestières de la Colombie-Britannique se sont opposés aux recommandations Darling, qui sont celles qui sous-tendent ce projet de loi.

Les restrictions imposées au cabotage par ce projet de loi auraient sans doute pour avantage d'améliorer la situation de l'emploi des gens de mer, des ouvriers des constructions navales, des services de réparation, etc. Évidemment, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ne rejette pas ces bienfaits mais elle constate cependant que toute amélioration de l'emploi dans ces secteurs risque d'être compensée par une détérioration de la situation ailleurs, c'est-à-dire dans les entreprises utilisant des services de transport par eau ou d'autres services de transport dont les tarifs sont influencés par le transport par eau. Dans ce cas, il est évident qu'il faudrait adopter des programmes de subventions pour maintenir la viabilité des entreprises affectées. En bref, nous voulons dire qu'il faudrait payer des subventions pour le transport des produits régionaux et nous affirmons que cette aide ne serait pas nécessaire pour transporter ces produits de la manière la plus efficace possible mais simplement dans le but d'encourager l'emploi et l'expansion de l'industrie du transport maritime.

Peut-être serait-il bon, maintenant, de vous donner quelques statistiques vous permettant de mieux comprendre l'opposition des provinces de l'Atlantique aux dispositions de ce projet de loi. Ainsi, en 1971, les navires canadiens demandaient 1 7/8 de cent-plus que les navires du Commonwealth britannique, par boisseau, pour le transport des céréales de Lakehead à Halifax. Certes, monsieur le président, je puis ajouter que la concurrence suscitée par ces navires britanniques a finalement obligé les navires canadiens à assurer le transport des céréales vers Halifax au tarif inférieur. Cependant, si cette concurrence n'avait pas existé, les céréaliers de l'Ouest, les éleveurs de bétail et de volailles et les meuniers des provinces Maritimes auraient dû payer des taux plus élevés. Je pourrais ajouter, incidemment, que ce chiffre de 1 7/8 de cent par boisseau est supérieur au tarif imposé, par boisseau, pour le transport le long de toute la Voie maritime du Saint-Laurent, par cargo de grande capacité; cependant, toute augmentation de ce tarif de la Voie maritime du Saint-Laurent fait l'objet d'une opposition violente de la part des producteurs céréaliers de l'Ouest et des autres parties concernées.

Selon nous, l'analyse de cette question doit également tenir compte des rapports existant entre les coûts de transport par eau et par rail. Ces rapports directs sont précisés par une lettre du 26 avril 1972, adressée par l'Association canadienne du fret aux producteurs de provendes des Maritimes, lorsque les sociétés de chemin de fer demandaient une augmentation de leurs tarifs pour le transport de céréales de Lakehead vers les Maritimes. Ainsi, au nom des sociétés de chemin de fer, l'Association canadienne du fret affirmait:

> L'augmentation proposée de 2c. les 100 livres reflète approximativement l'ajustement annoncé par les transporteurs par eau, pour le transport des céréales et des produits céréaliers, pendant la saison de navigation de 1972, de Thunder Bay vers les provinces de l'Est du Canada.

[*Texte*]

This policy of relating rail rates on grain from the Lakehead to the Maritimes to water rates was reiterated again by the railways when rail rates were negotiated for the movement of grain to the Maritimes for the 1975 shipping season. Also, the influence of potential water competition for the movement of Ontario corn to the Maritimes played a significant role in holding down rail rates on this traffic when such rates were negotiated earlier this year. The benefit of this action, of course, accrues to both the Ontatio corn grower and the Maritime livestock and poultry producer.

[*Interprétation*]

Cette politique de rattachement des taux de transport par rail aux taux de transport par eau, pour le transport des céréales de Lakehead aux Maritimes, a été réitérée par les sociétés de chemin de fer lorsque l'on a négocié de nouveaux tarifs pour le transport des céréales vers les Maritimes, pendant la saison de navigation de 1975. De plus, l'influence de la concurrence potentielle du transport par eau, pour le transport du maïs de l'Ontario vers les Maritimes, a joué un rôle très important dans la compression des taux de transport par rail, lors des négociations engagées à ce sujet, cette année. Évidemment, ce sont à la fois les producteurs de maïs de l'Ontario et les éleveurs de bétail et de volaille des provinces maritimes qui ont profité de cette mesure.

• 1555

Now I could go on, Mr. Chairman, and mention details of other companies but will simply name some of the types of companies affected, such as the flour mill in Halifax, the Sydney steel operations in Sydney, salt and gypsum companies, as well as certain forest industries. Like the livestock and poultry producers, they have been most apprehensive about the effects of the coasting trade on their operations. I know time does not permit me to recite in detail their concerns.

J'aimerais maintenant, monsieur le président, vous nommer certaines des entreprises qui risquent d'être affectées dans d'autres secteurs; ainsi, je pourrais nommer les minoteries de Halifax, les aciéries de Sydney, les entreprises productrices de sel et de gypse ainsi que certaines entreprises forestières. Comme les producteurs de bétail et de volaille, elles craignent beaucoup les conséquences qu'aura cette restriction du cabotage sur leurs propres activités. Malheureusement, je n'ai pas suffisamment de temps pour vous expliquer ces craintes en détail.

Now these companies that were concerned were relieved when in September 1973 the Honourable Jean Marchand, then Minister of Transport, in announcing that Canada was going to withdraw from the British Commonwealth Merchant Shipping Agreement, gave a clear undertaking that appropriate safeguards would be introduced to ensure the protection of regional industries through the maintenance of adequate and competitive shipping services.

Quoi qu'il en soit, ces entreprises étaient très satisfaites lorsque l'honorable Jean Marchand, ministre des Transports, a annoncé, en septembre 1973, que le Canada se retirerait de l'accord sur la Marine marchande du Commonwealth britannique, en s'engageant à mettre en place les garanties nécessaires à la protection des entreprises régionales, par le maintien de services de transport maritime adéquats et concurrentiels.

The Minister's statement reads in part as follows. I think in the interests of your time, Mr. Chairman, I will not read it. It could be taken into the record from my prepared text here, but I would like to emphasize a couple of paragraphs in it. The one at the bottom of the page in the prepared paper says:

Je pourrais vous lire toute la déclaration du ministre, mais je pense que je n'en aurais pas le temps. Vous pourrez cependant la joindre au procès-verbal, puisqu'elle figure dans le texte que j'ai distribué et j'aimerais vous en lire deux paragraphes qui me paraissent très importants. Le premier, qui se trouve au bas de la page 6 de mon texte, est le suivant:

> . . . the Federal Government will introduce an efficient waiver system to allow the use of foreign ships when Canadian ships are either unavailable at competitive . . .

> Le gouvernement fédéral mettra en place un système efficace de renonciations permettant l'utilisation de navires étrangers lorsque des navires canadiens ne seront pas disponibles, à des taux compétitifs . . .

. . . and I want to stress the word "competitive" . . .

et j'insiste ici sur le mot «compétifits» . . .

> . . . rates or unsuitable for a task, and to prevent the possibility of monopoly conditions arising from an exclusively Canadian coastal shipping environment.

> . . .ou ne seront pas adaptés aux services demandés et ce système devra éviter la création d'une situation de monopole, à partir d'un usage exclusif de bateaux canadiens pour le cabotage.

The next paragraph at the top of page 7 of my prepared remarks is one I want to draw your attention to as well.

l'autre paragraphe que je voulais mentionner figure en haut de la page 7 de mon texte, et indique ce qui suit:

> The Provinces . . .

> Les provinces . . .

. . . and it was the premiers of the Atlantic provinces that were meeting with the Honourable Mr. Marchand . . .

. . .il s'agit ici des premiers ministres des provinces de l'Atlantique, qui ont rencontré l'honorable Jean Marchand . . .

> . . . stressed, and it was agreed, that they . . .

> . . .ont réclamé le droit, qui leur a été reconnu . . .

. . . meaning the provinces . . .

. . .ce qui signifie que ce droit a été reconnu aux provinces elles-mêmes . . .

[*Text*]

> ... would participate actively in drawing up regulations governing these safeguards. The Premiers obtained Mr. Marchand's assurance that if policy changes produced disadvantages which outweigh any identifiable advantages to the regions, the Federal Government will, after consultation with the region, introduce means that will offer alternative compensation to the shippers in the area. The Federal-Provincial Committee on Atlantic Regional Transportation was charged with monitoring this situation and formulating recommendations where necessary.

That is the end of the quote from the press release of that meeting in Summerside.

I recognize, Mr. Chairman and members of the Committee, that the bill does provide for a certain measure of exemption from a total Canadian registry by virtue of clauses 10 and 11. These clauses by themselves are not adequately reassuring to the shippers of the Atlantic Provinces. Clause 10 largely deals with grandfather rights, which is restricted to ships, not shipowners or companies utilizing ships. Ships are not like railway tracks, fastened in a fixed position, sort of immovable, but they are highly mobile units moving globally throughout the world. A ship in use in Canada in 1972 or 1973 is highly unlikely to be in use in 1975 or 1976, but the same shipowner or the industry or producer is likely to be supplying and using, or at least wanting to supply and use a ship of a similar class and size. In short, clause 10, as I repeat, provides practically no protection to Atlantic industries from increasing transportation costs if this bill becomes law.

Clause 11 provides for waivers to be granted by the Canadian Transport Commission. It could provide protection provided adequate regulations were drawn up to recognize the interest of the ship users, producers or manufacturers of the Atlantic Provinces and recognizing worldwide shipping rates.

The Minister's commitment that I read earlier committed the Minister of Transport and his officials to have active participation by the provinces in the preparation of regulations providing for these safeguards. Shippers, which basically the Atlantic Provinces Transportation Commission speaks for, are concerned that this participation is not of the nature envisaged by the premiers and the Minister.

• 1600

To illustrate, Labrador Linerboard Limited at Stephenville, Newfoundland, a manufacturer of paperboard utilizing pulpwood principally from undeveloped resources of Labrador, has expressed deep concern from its knowledge of the discussions regarding regulations that the spirit of the Minister's commitment has not been honoured yet. Specifically, Labrador Linerboard opposes the implementation of minimum and maximum periods for allowing a request for exemption. I might add, Mr. Chairman, that the minimum and maximum periods that have been apparently discussed are not satisfactory. I think there is some minimum and maximum set out in the Bill, if I recall correctly. It is generally accepted by shipping interests that business

[*Interpretation*]

> ...de participer activement à l'élaboration des règlements gouvernant la mise en place de ces garanties. Les premiers ministres ont obtenu de M. Marchand l'assurance que, si les changements de politiques générales produisaient, pour les régions, plus de désavantages que d'avantages, le gouvernement fédéral, après consultation de la région, mettrait en place un système de compensation pour les transporteurs de la région. Le Comité fédéral-provincial sur le transport dans la région de l'Atlantique a été chargé de contrôler la situation et d'élaborer des recommandations s'il y a lieu.

Ceci termine d'ailleurs le communiqué publié à la fin de cette réunion, à Summerside.

Je reconnais, monsieur le président, que le projet de loi prévoit certaines exemptions à l'utilisation de navires uniquement canadiens, du fait de ces articles 10 et 11. Cependant, ces articles ne paraissent pas suffisants aux transporteurs des provinces de l'Atlantique. Ainsi, l'article 10 traite essentiellement des droits acquis, qui sont limités aux navires et non pas aux armateurs ou aux entreprises utilisant leurs navires. Il convient cependant de remarquer que les navires ne sont pas immobilisés comme les voies de chemins de fer, et ne cessent de se déplacer d'une mer à l'autre. De ce fait, un navire utilisé au Canada en 1972 ou 1973, n'y sera certainement plus utilisé en 1975 ou 1976 mais le même armateur ou le même industriel devront sans doute utiliser un navire de même catégorie et de même taille...En bref, l'article 10 ne prévoit pratiquement aucune protection pour les entreprises des régions de l'Atlantique à l'égard des augmentations que subiraient les coûts de transport si ce projet était adopté.

Quand à l'article 11, il prévoit certaines clauses de renoncement, devant être accordées par la Commission canadienne des transports. Ceux-ci pourraient permettre d'accorder une protection adéquate, à condition que des règlements appropriés soient élaborés, tenant compte des intérêts des utilisateurs de navires, c'est-à-dire des producteurs ou des industriels des provinces de l'Atlantique et tenant compte des taux internationaux du transport maritime.

L'engagement du ministre, que je vous ai lu tout à l'heure, signifiait que ce dernier s'engageait à faire participer activement les provinces à l'élaboration des règlements devant fournir ces garanties. Cependant, les transporteurs, ou du moins ceux que représente la Commission de transport des provinces de l'Atlantique, constatent que cette participation ne correpond pas à ce qui avait été envisagé par les premiers ministres des provinces et le ministre des Transports.

Pour vous montrer ce que je veux dire, la société *Labrador Linerboard Limited*, de Stephenville, à Terre-Neuve, qui fabrique du carton, utilise essentiellement de la pâte à papier provenant de ressources pratiquement inexploitées auparavant au Labrador; cette société s'est montrée très préoccupée par le fait que les discussions concernant l'élaboration des règlements ne se sont pas engagées dans l'esprit qui avait été indiqué par le Ministre. Plus précisément, cette entreprise s'oppose à l'instauration de périodes minimales et maximales permettant de présenter une demande d'exemption. Je pourrais ajouter, monsieur le président, que les périodes minimales et maximales qui ont fait l'objet de discussions ne sont pas satisfaisantes. Si je

[*Texte*]

is often lost or gained depending on the ability of the company to quote quickly and competitively in any given situation. To be bound by a minimum or a maximum time period may very well mean that, even if the waiver is granted, the business has been lost and the company concerned is affected adversely.

Other views expressed by Labrador Linerboard are as follows—and I quote from a Telex I received from them when they learned I was to be here today. They say:

> Charterers must, repeat must, be allowed to apply for a waiver based on ship requirements and special features. Most shipowners will not hold an offer open for the 30 days needed to obtain a waiver, so a blanket waiver must be obtained and then a specific ship named against it at a later date. Please note that this is also most, most important.

Continuing to quote from Labrador Linerboard:

> The dates must be changed on granting grandfather rights to allow vessels regularly employed on the Canadian coast for any part of the year to continue to have free access to coasting licences for five years from the date of the implementation of the Maritime Code as law. Again, this is essential. At least all current contracts when the Code is enforced must be able to be completed.

The next paragraph from Labrador Linerboard in a Telex to me deals with a waiver-fee formula. This must be something that has been discussed between the governments and industry; I am not myself intimately familiar with it. Reading from the Telex:

> The concept for construction of waiver-fee formulae:
>
> In obtaining the amount of the waiver fee for any type of vessel, a formulae has been derived and this shows basically that several constant factors, i.e. deadweight, cubic capacity, et cetera, are multiplied together to obtain a constant multiplier for any given vessel. A variable dollar multiplier is then used to obtain the daily waiver fee. The last Minister of Transport, J. Marchand, agreed with the Premiers of the Atlantic Provinces that a waiver would be granted. If the Canadian ship competition was 10 per cent more expensive than the foreign flag vessel, but we must have assurance that in obtaining the amount of the waiver fee that this will not be added to the cost of the foreign flag vessel. Daily rate before the 10 per cent is applied as the temptation to inflate this dollar multiplier to protect the Canadian vessel in depressed markets will be irresistible and the dollar multiplier must be fixed. We must also have assurance that the 10 per cent differential which Mr. Marchand promised as a reason for granting a waiver will be a part of the final code.

[*Interprétation*]

ne me trompe, le projet de loi qui vous est soumis prévoit déjà certaines périodes minimales et maximales. Or, les spécialistes du transport maritime sont généralement d'accord pour affirmer que la marche de leurs affaires dépend de leur capacité à élaborer, rapidement, des prix compétitifs, quelle que soit la situation donnée. Leur imposer de respecter des périodes minimales ou maximales peut fort bien signifier pour elles la perte de certaines affaires, même si la clause de renonciation leur est accordée.

La société *Labrador Linerboard* a également exprimé son avis sur d'autres questions, dans un telex qu'elle m'a adressé lorsqu'elle a appris que je viendrais témoigner devant vous aujourd'hui. Voici ce qu'elle dit:

> Il faut, nous répétons «faut», autoriser les affréteurs à demander la clause de renonciation sur la base des navires dont ils ont besoin et leurs caractéristiques particulières. La plupart des armateurs ne peuvent maintenir une offre pendant les trente jours qui sont nécessaires à l'obtention de la clause de renonciation, et c'est pourquoi il faut obtenir une clause globale, le nom du navire concerné pouvant être donné à une date ultérieure. Veuillez noter que ceci relève de la plus grande importance.

Je poursuis la lecture de ce telex:

> En ce qui concerne l'octroi des droits acquis, les dates doivent être changées afin de permettre aux navires régulièrement utilisés le long des côtes canadiennes, à n'importe quelle période de l'année, de continuer à jouir du libre accès aux licenses de cabotage, pour cinq ans, à partir de la date d'entrée en vigueur du Code maritime. Ici encore, il s'agit d'un besoin fondamental. Ainsi, lorsque le Code entrera en vigueur, tous les contrats pourront être complétés.

Le praragraphe suivant du texte que m'a adressé *Labrador Linerboard* traite de la formule d'élaboration du droit de renonciation. Je ne suis pas au courant des détails concernant cette question, mais je crois qu'elle a fait l'objet de discussions entre les gouvernements et les industriels. Quoi qu'il en soit, pour reprendre la lecture:

> Principe de détermination de la formule du droit de renonciation:
>
> Pour obtenir le montant du droit de renonciation, pour n'importe quel type de navire, une formule a été élaborée, essentiellement basée sur plusieurs facteurs constants, c'est-à-dire tonnage, capacité, etc. Ces facteurs sont multipliés entre eux pour obtenir un facteur de multiplication constant, pour tout navire. Ensuite, on utilise un facteur variable, en dollars, permettant d'obtenir le montant du droit quotidien de renonciation. Le dernier ministre des Transports, M. Jean Marchand, avait reconnu, avec les premiers ministres des provinces de l'Atlantique, qu'un droit de renonciation pourrait être accordé si les tarifs du navire canadien étaient 10 p. 100 plus cher que ceux du navire étranger, mais nous devons avoir l'assurance, si nous obtenons ce droit de renonciation, que ce montant ne sera pas ajouté au tarif du navire battant pavillon étranger. La tentation de relever le facteur variable pour protéger les navires canadiens, lorsque les marchés seront déprimés, sera quasiment irrésistible, et c'est pourquoi ce facteur, en dollars, doit être fixe. Nous devons également avoir l'assurance que la différence de 10 p. 100, à partir de laquelle M. Marchand a promis qu'il accepterait d'accorder le droit de renonciation, fera partie intégrante du Code final.

[*Text*]

That is the end of the quotation from Labrador Linerboard.

The concern of Labrador Linerboard—these are my words—is not undue, when it is realized that this company is highly dependent upon pulpwood sources in Labrador, and there is no other way to transport the wood from Labrador to its mill than by water. It has two ships on charter for this movement, which is limited to the season of open navigation—about 135 days a year. No Canadian shipowner has indicated an interest, I am advised, in providing the type of ship needed, because of the limited season of use and because of the unavailability of other business throughout the world at rates which would cover the operating costs of Canadian ships the same size—35,000 deadweight tons—as ships used by this company. The costs of British ships versus Canadian ships is estimated to be $1,500 per day. In other words, British ships are roughly $1,500 a day less than Canadian ships for this size and type of ship. This is estimated to mean $600,000 to that company; if it is faced with these kinds of costs, it fears it will no longer be competitive in world markets. Even under present conditions, it is faced with higher costs than all the companies with which it competes.

This concern is shared by the premiers who have telexed the Minister of Transport, Otto Lang, earlier this week. I thought that telex was attached to my paper, Mr. Chairman, but perhaps it was not. Can you confirm it is?

The Chairman: No, we do not have it.

Mr. Dickson: I am sorry. I will read the telex into the record if I may.

The Chairman: Go ahead, Mr. Dickson.

Mr. Dickson: The telex is dated December 16 and it is addressed to the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, Ottawa. It reads:

> The Governments of Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island are most concerned that the Maritime Code Bill, which includes changes to the Coasting Trade Law, is now before the Parliament of Canada, while the assurances given by your predecessor, Hon. Jean Marchand to the Council of Maritime Premiers and to the Premier of Newfoundland in September, 1973 have not been fulfilled.
>
> These assurances, which were made public, included:
>
> (a) that safeguards would be introduced to ensure the protection of regional industries through the maintenance of adequate and economic shipping services on the coast.
>
> (b) The safeguards will ensure that present and future water and water competitive transportation costs in the Atlantic Provinces will not be adversely affected.

[*Interpretation*]

Ce termine la lecture du telex de *Labrador Linerboard*.

Les préoccupations de cette société, et je reprends ici ma propre déclaration, ne sont pas injustifiées, surtout si l'on constate que cette entreprise dépend, à un très haut point, de pâtes à papier provenant du Labrador et qu'elle n'a pas d'autres moyens de transport que le transport par eau pour l'acheminer vers ses usines. En effet, elle utilise, pour ce faire, deux navires qui ne peuvent opérer que pendant la saison de navigation, c'est-à-dire environ 135 jours par an. De plus, je crois savoir qu'aucun armateur canadien ne s'est proposé pour assurer ce type de service, étant donné la courte durée de la saison de navigation et l'impossibilité de trouver du fret supplémentaire, dans le reste du monde, à des tarifs permettant de couvrir les coûts d'exploitation de navires canadiens de même tonnage, c'est-à-dire de 35,000 tonnes, que ceux qu'utilise cette entreprise. Nous voulons dire par là que les navires britanniques coûtent environ $1,500 de moins que les navires canadiens, de même tonnage, pour chaque jour d'utilisation. Pour l'entreprise, ceci signifierait des coûts supplémentaires de $600,000 et, dans ce cas, il lui serait très difficile de rester concurrentielle sur les marchés internationaux. Même à l'heure actuelle, cette société doit faire face à des coûts plus élevés que ses concurrentes.

Les premiers ministres des province de l'Atlantique partagent cette préoccupation et c'est la raison pour laquelle ils ont envoyé un télex au ministre des Transports, M. Otto Lang, au début de cette semaine. Je croyais que ce télex était annexé à mon document, monsieur le président, mais je n'en suis pas sûr. L'était-il?

Le président: Nous ne l'avons pas.

M. Dickson: Je suis désolé. Je vais donc lire ce télex afin qu'il figure au procès-verbal, si vous me le permettez, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie, monsieur Dickson.

M. Dickson: Le télex est daté du 16 décembre dernier et est adressé à l'honorable Otto Lang, ministre des Transports à Ottawa:

> Les gouvernements de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard sont extrêmement préoccupées par le fait que le bill sur le Code maritime, qui prévoit des modificiations à la Loi sur le cabotage, soit actuellement étudié par le Parlement fédéral alors que les promesses faites par votre prédécesseur, l'honorable Jean Marchand, au Conseil des premiers ministres des provinces Maritimes ainsi qu'à celui de Terre-Neuve en septembre 1973 n'ont pas été tenues.
>
> Ces promesses, qui ont été rendues publiques, étaient les suivantes:
>
> (a) Des garanties seraient offertes afin d'assurer la protection des entreprises régionales en organisant des services de transport maritime économique et adéquat.
>
> (b) Ces garanties permettront de veiller à ce que les coûts concurrentiels actuels et futurs de transport par eau dans les provinces de l'Atlantique ne subissent pas une influence néfaste.

[*Texte*]

(c) Agreement that the Provinces would participate actively in drawing up regulations governing these safeguards.

(d) The Federal-Provincial Committee on Atlantic Region Transportation was charged with monitoring this situation.

The regulations which have been presented so far by the Canadian Transport Commission do not give adequate protection to shippers, receivers or manufacturers in the Maritime Provinces.

It is requested that these safeguards be resolved before the coasting section of the Maritime Code Bill becomes the Law of Canada.

That telex is signed by the Honourable Richard Hatfield, Premier of New Brunswick, but also Chairman of Council of Maritime Premiers.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Dickson.

I have first Mr. Murta.

Mr. Murta: I will defer to Mr. McCain.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Thank you very much. Do you have copies of that telex in your bag? I think you do. The brief says they are attached.

Mr. Dickson: Yes, I thought they were attached too. I am sorry. They were here separately.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to ask the witness: how specific can you be as to how detrimental it would be if there were a sharp differential in ocean freight rates for feed grains, for steel or for gypsum? You have mentioned these rather indefinitely. Do you have specific figures on what they can stand or if they can stand anything?

Mr. Dickson: My immediate reply to that, Mr. McCain, if I may Mr. Chairman, would be that any increase is too much. That may be a little bit unreasonable, I suppose. Certainly the Atlantic Provinces' manufacturers and producers are separated by long distance from their markets in most cases. In some cases, they are separated by a long distance from their sources of raw materials and component parts. I am thinking particularly of the feed grain.

They must be very conscious that every effort is made to make sure that they do not incur any additional transportation costs other than those which are absolutely necessary. I think the history of the region has been that it has made every effort to ensure that transportation costs are kept to a minimum.

I cannot be more specific, I am afraid, in terms of dollars on these products. Syney Steel indicated in 1972 or 1973 that it was faced with paying more for iron ore coming out of Seven Islands and the Labrador range to its mill in Sydney than a foreign processor of ore who was paid down at the East Coast of the United States. Now that to me is a serious thing and very detrimental to Sydney. The salt companies are very conscious that salt can be imported from other countries. A few years ago several cargoes of salt came in from some of the Eastern European countries to Canada and, with the actions of the Russian shipping interest recently, I think the likelihood of salt coming into Canada again from those countries is very real. For every ton that comes in from somewhere else, it is one less ton produced in Canada, one less ton produced in the Atlantic Provinces.

[*Interprétation*]

(c) Les provinces participeraient activement à l'élaboration de règlements régissant ces garanties.

(d) Le comité fédéral-provincial sur les transports dans la région de l'Atlantique serait chargé de contrôler la situation.

Or, les règlements qui ont été présentés par la Commission canadienne des transports ne donnent pas une protection suffisante aux armateurs, aux consommateurs ou aux fabricants des provinces Maritimes.

Nous demandons donc que ces garanties soient bien établies et respectées avant que les articles du bill sur le Code maritime relatifs au cabotage n'entrent en vigueur.

L'auteur de ce télex est l'honorable Richard Hatfield, premier ministre du Nouveau-Brunswick et président du Conseil des premiers ministres des Maritimes.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Dickson.

Je vais tout d'abord laisser la parole à M. Murta.

M. Murta: Je laisserai mon tour à M. McCain.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Merci beaucoup. Vous avez certainement des exemplaires de ce télex avec vous? Vous dites dans votre mémoire que ce document y est annexé.

M. Dickson: Je le croyais également mais ils sont maintenant séparés.

M. McCain: Monsieur le président, le témoin pourrait-il nous préciser quels effets néfastes entraîneraient une différence considérable dans les taux de fret pour les grains de provende, l'acier ou le gypse. Vous ne nous avez donné que des indications très vagues à ce sujet et j'aimerais savoir si vous avez des chiffres précis.

M. Dickson: Je voudrais tout d'abord vous dire, monsieur McCain, qu'une augmentation est toujours trop élevée. Cela peut vous paraître déraisonnable, mais dans les provinces de l'Atlantique, les fabricants et les producteurs sont souvent très éloignés de leurs marchés; parfois, ils sont également très éloignés de leurs sources d'approvisionnement en matières premières. Je pense précisément au grain de provende.

Ces entreprises doivent donc s'assurer que toute augmentation des coûts de transport est absolument nécessaire et justifiée. On peut d'ailleurs dire que, dans le passé, les coûts de transport ont été maintenus au minimum dans ces régions.

Malheureusement, je ne puis être plus précis en ce qui concerne les montants relatifs à ces produits. Je peux vous dire cependant que la société «Sydney Steel» avait indiqué, en 1972 ou 1973, qu'elle payait plus cher pour faire venir à Sydney du minerai de fer de Sept-Îles ou du Labrador qu'un métallurgiste étranger situé sur la Côte Est des États-Unis. Cette société se trouve donc dans une situation défavorable. Par ailleurs, les entreprises de production de sel savent très bien qu'on peut importer ce produit d'autres pays. Il y a quelques années, plusieurs chargements de sel ont été importés des pays de l'Est de l'Europe et, étant donné que les Russes ont récemment manifesté un certain intérêt dans ce domaine, il est fort probable que du sel nous soit encore importé de ces pays. Or, chaque tonne qui est importée de ces pays n'est pas produite au Canada et, plus précisément, dans les provinces de l'Atlantique.

[*Text*]

• 1610

Mr. McCain: All right. What you are saying to the steelers then is that even under the British Commonwealth Agreement, where British Commonwealth ships are used from Sept Iles to Cape Breton, the cost is higher for the delivery of the product than it would be to the coastal points of the United States for the same product—or at one time it was.

Mr. Dickson: That is right, and maybe I should say why. In the movement from Sept Iles to the U.S. coast they can use any flag vessel, not just a British Commonwealth one. They have the whole world's fleet of vessels to draw on and not just the British Commonwealth ones. What is being proposed in this bill here is to restrict this to that small fleet of Canadian ships.

Mr. McCain: It was mentioned at an earlier meeting that it would not make any difference to the gypsum industry because theirs was such a specialized product that nobody should need to worry about the Nova Scotia gypsum. Is that the case as you know it?

Mr. Dickson: No, it is not, Mr. Chairman. I was in Halifax yesterday dealing with another matter, pilotage rates. The shipping industry are concerned about pilotage rates. In the material that they supplied us with yesterday, they indicated that gypsum is competitive, that their markets can be supplied by other sources of gypsum throughout the world. I understand that there are a limited range of products that require a very high quality of gypsum, but I do not think we would have the exclusive monopoly on that very high quality of gypsum.

Mr. McCain: In respect to the telex from the Premiers of the Atlantic Provinces, perhaps you are not in a position to answer this question. But do you have any awareness at all of how far negotiations have proceeded with them on the regulations and the terms and effect of the bill upon the Atlantic Provinces as the Premiers Council sees it? Are you authorized to speak on this subject?

Mr. Dickson: Mr. Chairman, no, I do not know how far they have proceeded. The only thing I can comment on is what I have read here in this telex, and what has come to me through Labrador Linerboard, which was part of my opening paper. I think it is reasonable to assume from those two references that the discussions have not proceeded as far as the government and as far as industries in the region would like to have seen them proceed—or else they are proceeding in a way they do not want to see them proceed; I do not know just which, Mr. Chairman.

Mr. McCain: Well, the indications of the telex are that the obligation undertaken by Mr. Marchand in 1973 has not been fulfilled by the department, as I understand it, and therefore there should be some delay in consideration of this bill until such time as those commitments have been fulfilled, negotiations have been conducted, and the provinces are satisfied with the outcome of it.

You mentioned Labrador Linerboard in Newfoundland. It is my understanding that they cannot stand any increase in freight rates and are having trouble with the freight rates they now have. Is that correct?

[*Interpretation*]

M. McCain: Vous dites donc aux aciéries que malgré l'accord sur le Commonwealth britannique, selon lequel les bateaux du Commonwealth britannique peuvent circuler entre Sept-Îles et le Cap-Breton, le coût de transport du produit est plus élevé qu'il ne le serait le long des côtes américaines pour le même produit; c'était tout du moins la situation il y a quelque temps.

M. Dickson: C'est exact, et je vais vous expliquer pourquoi. Tous les bateaux, et non pas seulement les bateaux du Commonwealth britannique, peuvent aller de Sept-îles à la côte américaine. Or, ce bill propose de limiter la navigation à la petite flotte de bateaux canadiens.

M. McCain: On a dit, au cours d'une séance antérieure, que cela ne ferait aucune différence pour l'industrie du gypse parce qu'il s'agissait d'un produit spécialisé et qu'il n'y avait donc aucun risque pour le gypse de la Nouvelle-Écosse. Est-ce exact?

M. Dickson: Non. Je me trouvais à Halifax hier pour discuter d'une autre question, à savoir les tarifs de pilotage dont les armateurs se préoccupent beaucoup. Dans le document qu'ils nous ont présenté hier, ils indiquaient que le gypse est très concurrentiel et que leur marché pouvait être approvisionné par d'autres sources de gypse dans le monde. Il me semble qu'il existe un nombre limité de produits exigeant une qualité de gypse supérieure mais je ne pense pas que nous aurions le monopole exclusif sur cette qualité de gypse.

M. McCain: Vous n'êtes peut-être pas en mesure de répondre à cette question mais je voudrais vous demander des détails au sujet du télex envoyé par les premiers ministres des provinces de l'Atlantique. Savez-vous où en sont les négociations en ce qui concerne l'élaboration des règlements et ce que pense le Conseil des premiers ministres à propos des effets que ce bill aura sur les provinces de l'Atlantique? Êtes-vous habilité à discuter de cette question?

M. Dickson: Monsieur le président, je ne sais pas du tout où en sont les négociations. Les seuls commentaires que je puis vous faire découlent de ce télex; je peux également vous parler de la situation de la société "Labrador Linerboard", ce que j'ai fait dans mon mémoire. Je pense que l'on peut en conclure que les discussions n'ont pas progressé au rythme où l'auraient voulu le gouvernement et les entreprises de cette région ou qu'elles n'ont pas évolué comme ils l'auraient aimé; je ne peux vous en dire plus, monsieur le président.

M. McCain: Selon le télex, les promesses faites par M. Marchand en 1973 n'ont pas été respectées et, à mon avis, il conviendrait de remettre l'examen de ce bill tant que ces promesses n'ont pas été respectées, que les négociations n'ont pas abouti à la satisfaction des provinces.

Vous avez parlé de la société "Labrador Linerboard" à Terre-Neuve. J'ai appris qu'elle se trouvait dans l'impossibilité d'absorber une augmentation des taux de fret car elle avait déjà des difficultés dans ce domaine. Est-ce exact?

[*Texte*]

Mr. Dickson: Yes, that is certainly my understanding. As I tried to indicate in my paper, by bringing their wood from Labrador they are using a resource that hitherto had been untapped, but it is an expensive proposition. Most mills get their wood from closer points at a lesser transportation cost. They have indicated very clearly to me in respect of this matter—not only in this matter but in other rate negotiation matters we have had with them—I should rephrase that—other rate negotiation matters that we have helped them conduct—that they just cannot stand any additional transportation costs because they are the highest cost producer of the product they supply, and any increase in cost cannot be passed on to the buyer and they are in no financial position to absorb it.

• 1615

Mr. McCain: Mr. Chairman, I have one more remark. As this thing is at present being presented, it is part of what should be a total package, and until such time as all parts of the package are in place for consideration, it is extremely difficult to consider this bill as one part of the package. It has been found in other jurisdictions where comparable legislation applies that there must be a source of funds to compensate those who are affected adversely by such a piece of legislation. There is such a subsidy in the United States, in the United Kingdom, and in other areas where this applies.

Without a complete statement of policy in respect of this, it would be very difficult to give this favourable consideration as a part only. That does not imply any opposition on my part—or on any Maritimer's part, I think I can properly say—to the concept of a Canadian merchant marine which this in fact would put in place. But it does state very definitely that the coastal areas of Canada must see the total package so that they may then measure the cost effects and ask the government to put in the balance of the program so that this can be possible without detriment to industries other than shipping. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, first I want to thank very sincerely Mr. Dickson for bringing his concern and the concern of those for whom he speaks before our Committee today.

I wonder if I could begin as a Westerner to get a little clearer understanding of exactly the nature of the Commission, Mr. Dickson. I gather it is a group essentially of private individuals with an interest in transportation in the Maritimes. You are not a government agency, but you certainly have the support of the four maritime governments. Is that a fair statement, for my own clarification?

Mr. Dickson: Yes, very good. Maybe I could expand, Mr. Chairman.

The Chairman: Go ahead, Mr. Dickson.

Mr. Dickson: The Commission is financially supported by the governments of the four Atlantic provinces. It has no regulatory powers, and it does not exist by any statutory instrument—no bill, not even an order in council. It has existed since 1925 by virtue of the fact that each year the governments provide money for the operation of the Commission. The governments have elected to name 10 people to a board of directors which over-all sets the policy

[*Interprétation*]

M. Dickson: C'est tout à fait exact. Comme je l'ai dit dans mon mémoire, cette société fait venir son bois du Labrador dont les ressources étaient jusqu'à présent entièrement accessibles; cependant, cela lui revient très cher. En effet, la plupart des entreprises de ce genre font venir leur bois de régions moins éloignées et ont donc des coûts de transport beaucoup moins élevés. Cette société m'a bien fait comprendre, à diverses occasions, qu'elle se trouvait dans l'impossibilité d'absorber une augmentation des coûts de transport car ces coûts de production avaient déjà atteint un seul maximum et qu'elle ne pouvait pas répercuter cette augmentation sous les prix à la consommation.

M. McCain: Monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose. Ce bill qui nous a été présenté fait partie d'une politique globale et il est donc extrêmement difficile de se prononcer sur un seul élément de cette politique sans connaître le reste. Nous savons que d'autres gouvernements ont jugé nécessaire de compenser ceux qui sont lésés par une telle loi. En effet cela existe aux États-Unis, en Grande-Bretagne et dans d'autres pays.

Il est donc très difficile de se prononcer sur ce bill étant donné que nous ne savons pas quelle sera la politique globale dont il n'est qu'un élément. Cela ne veut pas dire que je suis opposé au concept d'une marine marchande canadienne dont ce bill est le véhicule. Cependant, j'estime que les représentants de l'industrie du cabotage au Canada devrait être informée de cette politique globale des transports afin de pouvoir évaluer les conséquences pécuniaires du bill afin de demander au gouvernement d'instaurer un programme de compensation à l'intention des industriels, autres que les armateurs qui s'en trouveraient lésés. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier M. Dickson de nous avoir exposé ses préoccupations ainsi que celles de ceux qu'il représente devant nous aujourd'hui.

Je viens d'une province de l'Ouest et j'aimerais tout d'abord avoir quelques précisions quant à la nature de la Commission. Il me semble qu'il s'agit d'un groupe composé essentiellement de particuliers intéressés aux secteurs des transports dans les Maritimes. Vous n'êtes pas un organisme gouvernemental mais vous recevez cependant une aide financière des gouvernements des 4 provinces maritimes. Est-ce exact?

M. Dickson: Tout à fait. Cependant, j'aimerais ajouter quelque chose, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie, monsieur Dickson.

M. Dickson: La Commission reçoit l'aide financière des gouvernements des 4 provinces de l'Atlantique. Elle n'a pas de pouvoir de réglementation et elle ne doit son existence à aucun texte réglementaire ou bill, pas même à un décret en conseil. Elle a donc été créée en 1925 et, chaque année, les gouvernements participant fournissent l'aide financière nécessaire à son fonctionnement. Ces 4 gouvernements ont élu 10 représentants au Conseil d'administration qui éta-

[*Text*]

that I, as General Manager, attempt to follow. We are affiliated with the Atlantic Provinces Chamber of Commerce and they appoint another 10 directors who are business and professional people. Of the 10 appointed by the governments, six are business and professional men, but the liaison with the governments is through one of their appointments from each of the provinces, the Director of Transportation.

The Commission essentially, I would say, tries to represent the interest of the user of transportation in the Atlantic provinces. We are essentially an advisory body to business and industry. We assist them with transportation expertise that is not generally available in the Atlantic provinces—I could use the Chrysler Corporation or some of the large national firms—and the governments call upon us for advice in technical transportation matters. I may sound immodest here, Mr. Chairman, in bragging about the Commission, but I think it is an expression of regional co-operation. It is an effort whereby through one organization they can secure the expertise that they would have to duplicate three times over if each one of them had the same expertise on its staff.

• 1620

Mr. Goodale: Thank you very much for that comment about the nature of the Commission and its work.

If I could, I would like to refer Mr. Dickson to the copy of the telex with which you provided the Committee, the telex to Mr. Lang from Premier Hatfield. I gather from that telex, particularly the second last paragraph, and from some comments in your brief, that when the Premier says that the assurances offered by the former Minister of Transport have not been fulfilled he is not referring to the four points A, B, C, D that he mentions in the telex but perhaps just to the first two.

I gather that there is consultation now underway—I gathered that by inference—and I do not see anything that would indicate this Federal-Provincial Committee on Atlantic Region Transportation is now going ahead with the monitoring function. Am I right in those two?

Mr. Dickson: I think you are but maybe not quite. Certainly I think the concern is in A and B but I am not too sure as to whether there is not some concern also in C. But, again, I may be wrong because, as I tried to indicate in answer to Mr. McCain, I am not a member of the Federal-Provincial Committee on Atlantic Region Transportation and I have not been intimately involved in their discussions.

Mr. Goodale: Just looking at the statement, quoting Mr. Marchand, going back to September of 1973, and I think the wording is the same in the telex, agreement that the Atlantic Provinces would participate actively in drawing up the regulations, can you give us any idea what specifically from the point of view of the Atlantic provinces was envisaged there? As to whether or not it is being lived up to, I guess you are not in a position to comment today. But what was the agreement?

Mr. Dickson: That may be difficult to answer, Mr. Chairman, for me.

[*Interpretation*]

blit les politiques que je dois, en tant que directeur général, m'efforcer de suivre. Nous sommes également affiliés aux Chambres de commerce des provinces de l'Atlantique, lesquelles nomment 10 autres administrateurs qui font partie du secteur privé. Sur les 10 membres nommés par les gouvernements, 6 sont des industriels et des professionnels mais la liaison avec les différents gouvernements se fait essentiellement par l'intermédiaire du directeur des transports de chaque province.

De façon générale, la Commission s'efforce de représenter les intérêts des usagers des transports des provinces de l'Atlantique. Nous sommes un organisme consultatif auprès des hommes d'affaires et des industriels. Nous leur fournissons des services d'expertise en matière de transport, ce qui est assez rare dans les provinces de l'Atlantique; les gouvernements font également appel à nos services de conseil pour toutes questions techniques relatives aux transports. Je vante peut-être un peu trop les mérites de la Commission mais je pense qu'elle est un exemple de la coopération au niveau régional. En effet, cette organisation évite aux industriels d'avoir à organiser des services de conseils et d'expertise dans leurs propres entreprises, puisqu'ils peuvent avoir reçours à ceux de la Commission.

M. Goodale: Merci beaucoup de m'avoir donné des précisions sur la nature de la Commission.

J'aimerais maintenant vous parler des exemplaires du telex que vous avez fournis au Comité, telex qui était adressé à M. Lang par M. Hatfield. Étant donné le contenu de ce telex, et surtout l'avant-dernier paragraphe, et étant donné certains commentaires que vous avez faits dans votre mémoire, je pense que M. Hatfield, lorsqu'il dit que les promesses faites par l'ex-ministre des Transports n'ont pas été respectées, il ne fait pas allusion aux quatre paragraphes A, B, C et D, mais simplement aux deux premiers.

Il me semble que des consultations se poursuivent actuellement, et rien ne nous dit que ce comité fédéral-provincial sur les transports dans la région de l'Atlantique n'a pas progressé dans ses travaux. Ai-je raison?

M. Dickson: Pas tout à fait. Certes, les paragraphes A et B suscitent certaines inquiétudes, mais je ne suis pas sûr que le paragraphe C n'en suscite pas. Je me trompe peut-être mais, comme je l'ai déjà dit à M. McCain, je ne fais pas partie du comité fédéral-provincial sur les transports dans la région de l'Atlantique et je n'ai donc pas assisté à ces discussions.

M. Goodale: A propos de la déclaration faite par M. Marchand, en septembre 1973, et je pense qu'elle est intégralement reproduite dans le telex, à savoir que les provinces de l'Atlantique participeraient activement à l'élaboration des règlements, pouvez-vous nous dire ce que les gouvernements de ces provinces envisageaient à cette époque? Comment peuvent-ils dire que ces provinces n'ont pas été respectées? Je sais qu'il vous est difficile de me répondre, mais en quoi consistait cet accord?

M. Dickson: En effet, il m'est très difficile de vous répondre, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Goodale: Perhaps that is a question that only the premiers might be able to answer.

Mr. Dickson: Yes, I think it is. I am not sure I can throw any light on it really that would be helpful to the Committee.

Mr. Goodale: I wonder if, Mr. Dickson, there is come confort to the Maritime premiers or to your Commission in the provisions in the bill with provide in the preparation for regulations the advance publication of those regulations. I suppose that is a notice procedure. And, secondly, the possibility that in certain cases the Minister may conduct public hearings on those regulations before they take effect. I wonder if that is regarded as being something useful, in dealing with the specific concerns that you have mentioned?

Mr. Dickson: Yes, Mr. Chairman, I would have to agree that that would be useful, but I think what I have been trying to say, and probably not very well here today, is that it would be more useful if these regulations were progressed further and were more available to the public before the legislation is implemented. It seems to me, if I may make this comment, that if the legislation becomes law then you have delegated your responsibility to someone to come up with regulations which could be found not to be satisfactory, and I would prefer to see the regulations be satisfactory to all concerned before the law becomes effective.

Mr. Goodale: I hope that will in fact be the case, and I . . .

Mr. Dickson: I would hope so too.

Mr. Goodale: . . . hope that our previous discussion about the consultation which is going forward between the Ministry and the provinces will in fact lead to that particular conclusion. I suppose what I must say, too, in a sense concurring with some of the sentiment in Mr. McCain's last remarks, is that perhaps the remedy is not so much to be found in provisions dealing with the coasting trade or this bill or regulations but in broader policy prospectives that in a sense compensate for some of the impact—as relatively desirable a thing as the Canadian coasting trade would have. I would be interested generally in your reaction to that.

Mr. Chairman, that will be my last comment.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Murta.

• 1625

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would like first to commend Mr. Dickson on the brief; I thought it was a good brief. When we talked of safeguards, alternative compensations, et cetera, without being too specific, it leaves one who is not really that closely affected or who has not a close understanding of the whole problem a bit in the dark. I gathered from your answers to Mr. Goodale that, when we talk of safeguards, the former Minister of Transport indicated that he would give them; they have not been forthcoming to the present time and, apparently, you are not prepared to say specifically what some of the safeguards are, are you?

Mr. Dickson: No, I do not think I can. This might throw some light on it, the views that Labrador Linerboard have expressed there. Apparently, from their knowledge, some clauses are being considered that would set out specific minimum-maximum periods within which a request for an exemption or a waiver would have to fall. As I read their concern, these periods may, in the case of minimum, be too long, and in the case of maximum, too short. That sounds

[*Interprétation*]

M. Goodale: Les premiers ministres de ces provinces seraient sans doute les seuls à pouvoir me répondre.

M. Dickson: Sans doute, car je ne pense pas pouvoir vous éclairer beaucoup à ce sujet.

M. Goodale: Les premiers ministres des provinces Maritimes, ou votre Commission, sont-ils satisfaits que ce bill contient certaines dispositions prévoyant l'élaboration de règlements et leur publication avant l'entrée en vigueur de la loi? Je suppose qu'il s'agit d'une question de préavis. On envisage également la possibilité que, dans certains cas, le Ministre pourra organiser des audiences publiques avant que ces règlements n'entrent en vigueur. Quelle est la réaction à ces dispositions? Les considère-t-on comme utiles?

M. Dickson: Certes, elles sont utiles, monsieur le président, mais nous avons essayé de vous faire comprendre aujourd'hui, peut-être en vain, qu'il vaudrait mieux que le public soit mieux informé de ces règlements avant que la loi n'entre en vigueur. En effet, si ce projet de loi est adopté, vous déléguerez à quelqu'un la responsabilité d'élaborer des règlements qui risquent alors de ne pas être satisfaisants; or, nous voudrions que ces règlements soient satisfaisants pour toutes les personnes intéressées et ceci, avant que la loi n'entre en vigueur.

M. Goodale: J'espère que ce sera le cas et . . .

M. Dickson: Je l'espère aussi.

M. Goodale: . . . j'espère que nos discussions antérieures au sujet des consultations qui se poursuivent entre le Ministre et les provinces y aboutiront. Je me ferais peut-être un peu l'écho de M. McCain en disant que ce n'est pas dans ce bill précis que nous trouvons une solution à ce problème mais plutôt dans une politique beaucoup plus globale qui permettra de présenter certaines compensations et améliorer ainsi l'efficacité de l'industrie du cabotage au Canada. J'aimerais connaître votre réaction générale.

Monsieur le président, ce sera ma dernière observation.

Le président: Merci, monsieur Goodale. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'aimerais d'abord féliciter M. Dickson au sujet du mémoire qu'il a présenté; je l'estime très au point. Lorsque nous avons parlé de sauvegardes, d'éléments compensateurs et ainsi de suite, sans trop préciser, le voile n'a pas été complètement levé dans l'esprit des non-initiés. J'ai cru comprendre dans votre réponse à M. Goodale que l'ancien ministre des Transports avait garanti ces sauvegardes, mais elles font toujours défaut et vous ne semblez pas prêt à préciser en quoi consisterait ces sauvegardes. L'êtes-vous?

M. Dickson: Non, je ne crois pas pouvoir le faire . Les vues exprimées par le Labrador Linerboard pourraient peut-être vous éclairer, car il est question de périodes minimales-maximales pour la demande d'exemption ou de renonciation. Mon interprétation est que les périodes minimales pourraient être trop longues et les périodes maximales trop brèves. Cela semble tête-bêche, mais ils semblent vouloir obtenir une décision non pas trente jours plus tard

[*Text*]

kind of wrong-end-to, but I think that is what they are saying; they want to be able to get a decision, not 30 days later, but tomorrow or two days later. A shipowner is not going to hold a ship waiting for a decision as to whether it is going to be possible to bring it into the coastal trade. They do not want too short a maximum period because commitments are made over a longer period of time. I could be misinterpreting what they have said, but this is what it seems to be saying to me.

Then they talk about the grandfather rights, which I touched upon. The latter part of their concern is, it seems in some of the discussions that may have taken place that there is a suggestion that, in granting a waiver, there will be a daily waiver fee calculated on some formula that can be variable. Their concern is that the variable multiplier, which makes up the daily waiver fee, can be upped to shut out a non-Canadian ship. Also concern was expressed, as I read it there, that the daily waiver fee could be added on to the cost of a non-Canadian ship, which may then bring it up to the same price as a Canadian ship, so you have lost the competitive advantage of it.

There was another thought that occurred to me there. I will see if I can capture it . . .

Mr. Murta: Mr. Dickson, it appears, once again, that the former Minister, Mr. Marchand, gave you assurance that if policy changes produced disadvantages that outweighed any advantage to the region, the federal government would consult with the region and introduce means, as you have stated here, that will offer alternative compensation to the shippers in the area. If, in fact, you move out of the aspect of competition to some extent into more of a monopoly situation, what alternative compensation do we have available for shippers in the area? Are we talking in terms of some kind of subsidy? Or some kind of tax concession which, I suppose, is in effect a form of subsidy? Could you possibly be more specific as to what your group or the premiers themselves are thinking about as alternative forms of compensation?

• 1630

Mr. Dickson: I would presume, Mr. Chairman, in answer that it would be a transportation subsidy program. I would say that does not necessarily preclude other forms, but I think it would probably be the simplest to administer and would probably be the one that has been given consideration.

The point I was trying to make there—if I may reiterate this—is this means a subsidy is to be paid on the transportation of goods simply because we are not using the most competitive and efficient means of transportation, which is one of the basic philosophies underlined in the National Transportation Act.

Mr. Murta: Because of the aspect of competition as such, it would be removed to a certain extent. Do you see a loss of efficiency as far as the moving of goods from one area to the other is concerned, because there would not be that kind of competitive force involved?

Mr. Dickson: Yes, I do. To try to be specific—and I think this could be a possibility—industry may bring in some raw materials for fertilizer manufacture from some foreign country. Those raw materials are then off-loaded at some point in the Atlantic provinces, manufactured into fertilizer and the fertilizer then is shipped in a vessel to another Canadian port. If the fertilizer ingredients were brought in

[*Interpretation*]

mais demain ou dans deux jours au plus tard. Un armateur ne laissera pas un navire en plan en attendant de savoir s'il est possible de l'utiliser pour le cabotage. La période maximale ne doit pas être trop brève, car le nolisement s'étend sur une longue période. Je peux l'avoir mal interprété, mais c'est l'impression qu'il m'en reste.

Ils ont ensuite parlé de droits acquis auxquels j'ai fait brièvement allusion. Ils semblent aussi craindre que s'il y a renonciation, abandon des droits, un tarif quotidien de renonciation sera calculé selon une formule variable. Ils craignent que le multiplicateur de la variable, servant au calcul du tarif quotidien d'abandon des droits, de façon à écarter le navire étranger. Le texte me laisse également croire que le tarif quotidien d'abandon des droits pourrait s'ajouter aux coûts relatifs aux navires non canadiens, ce qui l'élèverait au niveau du navire canadien annulant le bénéfice de la concurrence.

Je viens de penser à autre chose. Je vais essayer de . . .

M. Murta: Monsieur Dickson, il semble encore une fois que l'ancien ministre, l'honorable M. Marchand, vous ait donné des garanties que s'il y avait changements de politique désavantageux par rapport aux avantages dans la région, le gouvernement fédéral s'aboucherait aux autorités et prendrait des moyens pour compenser les pertes subies par les expéditeurs dans la région. Si vous transposez tant soit peu la concurrence en monopole, quelle sera la compensation pour les expéditeurs de la région? Est-ce que cela prendrait la forme de subventions, ou d'exemptions fiscales un peu de la nature de la subvention? Pourriez-vous préciser ce que votre groupe et les premiers ministres considèrent comme étant une forme acceptable de compensation?

M. Dickson: Monsieur le président, ce pourrait être un programme de subventions au transport. Cela ne veut pas dire que d'autres mesures ne peuvent être prises, mais sans doute est-ce la formule administrative la plus simple et probablement celle envisagée.

Je répète, si vous pouvez le tolérez, qu'il s'agirait d'une subvention à verser au transport des marchandises parce que nous ne disposons pas du système de transport le plus favorable à la concurrence, non plus que le plus efficace, principes fondamentaux de la Loi nationale sur les transports.

M. Murta: Vu la nature de la concurrence, cela l'atténuerait jusqu'à un certain point. Est-ce que vous prévoyez la déperdition d'un régime efficace du transport des marchandises d'une région à l'autre, faute de ce stimulant?

M. Dickson: Oui, cela me semble possible; l'industrie peut importer des matières premières pour la fabrication des engrais chimiques. Ces matières premières débarquées sur un point de la côte de l'Atlantique peuvent être transformées en engrais chimiques et les engrais chimiques expédiés par eau vers un autre port canadien. Si les matières de fabrication des engrais chimiques sont importées

[*Texte*]

a British Commonwealth ship and this bill became law, that British Commonwealth ship could not carry the finished fertilizer from the processing point to the final destination.

The fertilizer manufacturer would have to utilize two ships where one might very well do. That is not, to me, a very efficient way of doing things. That is just an example of the lack of efficiency that could occur as a result of this bill.

Mr. Murta: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Leggatt.

Mr. Leggatt: Thank you, Mr. Chairman. I might say, Mr. Dickson, as a member from British Columbia I have some sympathy up the coast in terms of the possibilities of rising transportation costs, just as you have in the Maritimes.

I wonder whether, in your assessment of the probable changes to the coasting trade in the Maritimes, consideration was given to an industrial strategy. One of the criticisms that I have with this bill is that it does not go with an industrial strategy for ship construction.

Those areas on the coast are maybe adversely affected in the long run with additional transportation costs that could be offset with additional ship construction if there were some assurance now as to where that construction would take place and how many ships would be involved. In other words, what kind of change would come about to the economy if we put the coasting code in along with an industrial strategy?

What I wanted to ask was whether your Commission had given consideration to the off-setting advantages of an industrial strategy that would present a major new industry to your area in terms of building Canadian bottoms.

Mr. Dickson: Mr. Chairman, to try to answer Mr. Leggatt, our terms of reference in the Atlantic Province Transportation Commission really do not reach out into the industrial strategy. If I may try to exceed my terms of reference in answering your question, I think this is part of what Mr. McCain was saying—and also Mr. Goodale a moment ago. We have only part of the package here.

If I may speak as a citizen of the Atlantic provinces for a moment rather than as a general manager of the Atlantic Provinces Transportation Commission, we are anxious to see jobs created wherever we can in the region, so we would welcome additional ship construction.

What we are concerned about—and I put my Atlantic Provinces Transportation Commission hat back on again—is that by generating one job in building a new ship you may be losing four: one in the forestry industry, two or three in the steel industry and some more in some other industries. So, the whole package sort of should be available before you implement one part which can be seen to produce some negative results for the region.

• 1635

Mr. Leggatt: I take it one of the problems in presenting some kind of a study or industrial strategy is that it is such pure guesswork in terms of what the real effect will be in additional ship construction. I suspect, for example, in British Columbia that the coasting change—although I think most of our vessels are coasting now—is probably to

[*Interprétation*]

dans un navire du Commonwealth britannique en vertu d'une loi, ce navire britannique ne serait autorisé à transporter les engrais chimiques de l'usine de transformation à la destination ultime.

Les fabricants d'engrais chimiques devraient utiliser deux navires où un seul pourrait suffire. Cela ne me semble pas la manière la plus efficace de procéder, et je le cite comme exemple de l'inefficacité qui pourrait résulter des dispositions de ce projet de loi.

M. Murta: Merci.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Leggatt.

M. Leggatt: Merci, monsieur le président. J'ajouterais à l'adresse de M. Dickson qu'étant député en Colombie-Britannique, je compatis avec les gens des maritimes à la pensée de la hausse du coût des transports.

Dans votre évaluation des effets des changements probables pouvant survenir dans le cabotage aux maritimes, avez-vous songé à établir l'industrie sur une base stratégique? Une des critiques entendues au sujet de ce projet de loi, c'est qu'il n'existe aucune stratégie industrielle pour la construction navale.

Il est possible que ces parties du littoral souffrent parfois de l'augmentation du coût des transports qui pourrait être allégée par la construction d'autres navires, pourvu que ces travaux soient assurés, et cela supposerait quel nombre de navires? Autrement dit, quel serait l'effet sur l'économie d'un code du cabotage intégré à la stratégie industrielle?

Ce que je veux savoir, c'est si votre Commission a soupesé les avantages d'une stratégie industrielle créant une nouvelle grande industrie dans votre région, résultant de la construction navale canadienne.

M. Dickson: Monsieur le président, je veux bien m'efforcer de répondre à la question de M. Leggatt, mais les attributions de la Commission des transports de la région de l'Atlantique ne s'étendent pas à la stratégie industrielle. Si on veut bien me permettre de dépasser mes attributions afin de répondre à votre question, il me semble que cela est passé dans les propos de M. McCain et de M. Goodale il y a un moment. Nous sommes ici limités.

Si l'on veut bien entendre le citoyen des provinces de l'Atlantique que je suis, plutôt que le directeur général de la Commission des transports de la région de l'Atlantique, chacun aspire à voir les emplois se multiplier dans la région et l'expansion de la construction navale serait bien accueillie.

La pensée qui nous harcèle—et je me recoiffe du chapeau de la Commission des transports de la région de l'Atlantique—c'est que l'emploi créé par la construction d'un nouveau navire peut en supprimer quatre: un dans l'industrie forestière, deux ou trois dans l'industrie de l'acier, et encore d'autres dans d'autres industries. Il faudrait donc une vue d'ensemble avant de risquer des résultats négatifs dans la région.

M. Leggatt: L'étude ou la stratégie industrielle reposerait donc sur une simple conception des effets de l'expansion de la construction navale. Je présume qu'une modification du régime de cabotage en Colombie-britannique, bien que la plupart des navires y soient engagés je pense, serait avantageuse parce que la construction navale se fait

[*Text*]

our advantage there because of the shipbuilding industry in the lower mainland. Whether that happens in the Maritimes, I do not know, but I wondered if you received some input or some assurances from the Department in terms of what you could expect in additional ship construction?

Mr. Dickson: If I may, Mr. Chairman, I intended to deal with this in your first question and it slipped my mind.

I think the Dominion Marine Association in evidence before you the other day suggested that only three or maybe four ships would be required to meet the coasting trade needs, so there is not going to be a great many ships built as a result of restricting the coasting trade, so the spinoff benefits from that shipbuilding program are not going to be terribly great in the Atlantic region. If Canada goes into a Canadian merchant marine, it is a different story, maybe.

Mr. Leggatt: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Leggatt. Mr. Anderson.

Mr. Anderson: Mr. Chairman, perhaps I was paying very particular attention to Mr. Leggatt's remarks because of the fact that it seems to me there is a different situation on the east and west coasts. I come from a maritime riding on Vancouver Island, and the traffic between ports on the coast of British Columbia seems to be pretty well by Canadian ships. Foreign ships are the ones that call into our ports going to the United States and going to Japan and various other foreign countries, which of course this bill does not deal with. I wonder, first of all, if you have any hard facts as to what sort of percentage you are faced with in the Maritimes as opposed to local trade, and I mean province-to-province and port-to-port as opposed to your export trade to other countries. What percentage would that be, or do you have any figures on that?

Mr. Dickson: No, I am afraid I do not.

Mr. Anderson: Because again, whether this is a similar thing to the West Coast, I really do not have any idea either. I tend to think that perhaps you would be more in the export to other countries, and for that reason I wonder what effect this would really have with respect to coastal. Would it be small or large? I realize that this would apply to different companies, but I am looking at the broad over-all aspect of it. Of course, the aspect which was brought up was what this would do for local industry for shipbuilding and the creation of a Canadian maritime service staffed by Canadians, which would perhaps help your employment picture in the Maritimes. I realize this is a difficult thing.

Mr. Dickson: I will try to take a stab at it, Mr. Chairman. I do not have any statistics on the volume of goods moving between ports in the Atlantic region and ports in Canada versus the volume of goods exported from ports in the Atlantic region to other foreign countries. I think that was your question.

Mr. Anderson: Yes.

Mr. Dickson: I do not have any statistics on that, but my feeling would be, like yours, that a greater volume is being exported than there is in the region.

[*Interpretation*]

sur le continent. Je ne sais si la situation est la même aux maritimes, mais j'aimerais savoir si le ministère vous a laissé entendre que vous pouviez espérer l'expansion de la construction navale?

M. Dickson: Monsieur le président, j'avais eu l'intention d'en traiter en réponse à la première question, mais je l'ai oublié.

Je pense que la *Dominion Marine Association* a suggéré l'autre jour dans son témoignage qu'il suffirait de trois ou peut-être quatre navires pour le cabotage et il n'y aurait donc pas beaucoup de navires de construits par suite des restrictions imposées au cabotage et les bénéfices résultant de ce programme de construction navale ne pourront être que des rognures dans la région de l'Atlantique. Peut-être la situation sera-t-elle différente si le Canada entreprend d'instituer une marine marchande canadienne.

M. Leggatt: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Leggatt. Monsieur Anderson.

M. Anderson: Monsieur le président, j'ai peut-être porté une attention particulière aux observations de M. Leggatt, parce que la situation me semble différente sur la côte de l'est et de l'ouest. Je suis d'une circonscription maritime de l'île de Vancouver, le cabotage me semble surtout pratiqué par des navires canadiens. Les navires étrangers accostent dans nos ports, envoient vers les États-Unis et le Japon et autres pays lointains, ce qui ne s'insère pas dans le cadre de ce projet de loi. Avez-vous des données procentuelles à nous fournir au sujet des maritimes par rapport au commerce local, soit de province-à-province et de port-à-port relativement au commerce d'exportation. Avez-vous des chiffres à nous citer?

M. Dickson: Non, je regrette.

M. Anderson: Même si la situation est la même sur le littoral de l'ouest, je n'en ai aucune idée. Je suis porté à croire que votre activité en est plutôt une d'exportation et je serais curieux de savoir quel en est l'effet sur le cabotage. Est-ce d'une grande ou d'une faible portée? Je comprends que ce serait selon les compagnies, mais je cherche à me faire une idée d'ensemble. Ce dont on a parlé c'est l'influence de la construction maritime sur la communauté et les services maritimes annexes rendus par les Canadiens et qui augmenteraient l'emploi dans les maritimes. Je comprends la complexité du problème.

M. Dickson: Je vais essayer de viser juste, monsieur le président; je n'ai pas de données concernant le volume de marchandises transportées par eau entre les ports de la région de l'Atlantique et les ports canadiens, en comparaison du volume des marchandises exportées à partir de la région de l'Atlantique. Il me semble bien que c'est ce que vous avez demandé.

M. Anderson: Oui.

M. Dickson: Je n'ai pas de données mais j'ai, comme vous, l'impression que les exportations sont beaucoup plus considérables que le volume du cabotage dans la région.

[*Texte*]

Mr. Anderson: I think that would be very relevant, Mr. Chairman.

Mr. Dickson: And this was why I answered Mr. Leggatt that if we are talking about a Canadian merchant marine the spinoff benefit of building ships in Canada might be quite different than building ships purely for the coastal trade. If you, to come back to the point, restrict the coasting trade and increase the cost of producing goods in the Atlantic regions, there may be fewer goods to export from the Atlantic region to other parts of Canada. Labrador Linerboard Limited, to use them as an example, find themselves unable to compete in the world markets in selling their liner board.

• 1640

Mr. Anderson: Thank you again, Mr. Chairman. You have brought up a very good point and it is one we have to wrestle with at all times. There are always good effects and bad effects of any legislation.

I think that many of us would encourage the establishment of a Canadian coastal service and, hopefully, within that framework, to find a means of making sure that we are not hurting industries such as you have mentioned. I take from the Minister's remarks that there has been consideration of this. From what I understand, your basic concern is not the fact that this is coming in but that you have not had the concrete details or regulations which would allay your fears of what this might do.

If this became a concrete fact, then I think perhaps you could live with it, if the Minister and his department got together with their counterparts in the Maritime provinces to make sure that you were protected. I guess that is your fear on this.

Mr. Dickson: Yes. If the ministers of the Atlantic provinces and the Minister of Transport and his officials could come to a satisfactory resolution of this, then that would . . .

Mr. Anderson: Also, there were the comments you made about a monopoly of Canadian ships. I would hope this was not really, in fact—and I do not look at it in that context—a monopoly of Canadian firms because, in those Canadian firms, I would hope that the element of competition would exist, not only amongst themselves but hopefully also against those carriers of other nations. The words "a Canadian monopoly" conjure up a bad image. Surely we are bright enough, smart enough and clever enough to be able to compete not only among ourselves but, hopefully, among other nations also.

A few days ago, we had a gentleman who was saying that, with the automation of ships and so forth, and with the number of people required in crews, we could be competitive, within a certain tonnage range that he gave.

Mr. Dickson: Mr. Chairman, I wonder if I understood the honourable member here. Speaking of the coastal trade, if this bill is passed, then nobody but Canadians can carry goods except under the waiver provisions. And if the waiver provisions are made restrictive, as evidence presented to you suggested they should be—and, in my opinion, that is what the evidence suggested—then the non-Canadian ships are not going to be able to come in and compete with the Canadian ones.

[*Interprétation*]

M. Anderson: Cela me semble très pertinent, monsieur le président.

M. Dickson: Et c'est pourquoi j'ai répondu à M. Leggatt que le bénéfice qui résulterait de la création d'une marine marchande canadienne et de la construction navale au Canada serait probablement très différent de celui de la construction de navires exclusivement destinés au cabotage. Si des restrictions sont imposées au cabotage et le coût de la production des denrées est augmenté dans la région de l'Atlantique, il peut y avoir moins de denrées à exporter de la région de l'Atlantique ailleurs au Canada. Le *Labrador Linerboard Limited*, à titre d'exemple, ne peut faire concurrence sur le marché mondial dans la vente de ses produits.

M. Anderson: Encore une fois merci, monsieur le président. Vous frappez juste; nous sommes constamment en lutte à ces difficultés, les bons et les mauvais côtés de la législation.

Nombreux sans doute sont ceux parmi nous qui seraient prêts à encourager l'établissement d'un service canadien de cabotage tout en évitant de nuire aux industries. Les observations du ministre indiquent que ce côté de la question n'est pas négligé. Vous ne semblez pas tant vous préoccupez de l'adoption possible de ce projet de loi mais de n'avoir pas de précisions ou de règlements qui puissent vous rassurer sur ces effets.

Dans le concret, sans doute pourriez-vous vous adapter si le ministre et son ministère pouvaient s'entendre avec leurs homologues des provinces maritimes en vue de vous assurer la protection nécessaire. C'est cette crainte qui semble vous tenailler.

M. Dickson: Oui. Si les ministres des provinces de l'Atlantique et le ministre des Transports et ses hauts fonctionnaires pouvaient résoudre la question à l'amiable, cela . . .

M. Anderson: J'ai retenu ce que vous avez dit au sujet du monopole de la marine marchande canadienne. J'espère qu'il ne s'agit pas d'un cartel et ce n'est pas ainsi que je le considère, où nous devons croire que la concurrence n'existe pas seulement entre eux, mais aussi contre l'envahissement étranger. L'expression «monopole canadien» évoque des contours sinistres. Assurément que nous sommes assez intelligents, assez habiles et assez fin-finauds pour rivaliser non seulement entre nous mais, espérons-le, avec d'autres nations.

Il y a quelques jours, un des témoins a déclaré que la mécanisation des navires et les nombreux équipages que cela exige, ne nous permettaient de faire concurrence qu'à un certain niveau de tonnage.

M. Dickson: Monsieur le président, je ne suis pas sûr de bien comprendre l'honorable député. Si ce projet de loi concernant le cabotage est adopté, seuls les Canadiens seront autorisés à faire le transport des marchandises à moins de renoncer à leurs droits. Et si les dispositions relatives à la renonciation aux droits imposent des restrictions, comme on prétend qu'elles le devraient—et à mon avis, les témoignages l'affirment—les navires étrangers ne pourront s'immiscer dans le cabotage canadien.

[*Text*]

So, essentially, you have a Canadian monopoly, and while you may have several companies in that Canadian group of shipowners, they obviously would not, for fear of combines investigations, I suppose, get together to set prices. But you have certainly restricted the competition. While you might not have a monopoly in a legal sense, you have move much closer to it.

Mr. Anderson: Right; but as a final comment: except that, as the Minister has stated, if a good portion of the legislation overshadows what happens to your region, then of course this will be taken into account and there will be changes made. Hopefully that will not happen; but if it did happen, the Minister has stated that this would not be allowed to continue.

Mr. Dickson: Yes, we certainly did appreciate the assurances he gave because the region was wholly dead set against any change until those assurances were given. Now we want to see that followed through and to see that they are implemented—and that this be done before the bill becomes law.

Mr. Anderson: By the way, I would also like to congratulate you on the excellent brief you have presented.

Mr. Dickson: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Anderson.

Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): My question follows very much along the lines of the question that was just asked by Mr. Anderson, and I come to it again with a West Coast point of view. My question was framed somewhat differently, so I would like to put it just the same.

Are the increases to which you have made allusion believed to be because of the lack of competition only or because of the running costs of Canadian ships, or a combination of the two?

• 1645

Mr. Dickson: Mr. Chairman, I would certainly say it was a combination of the two and probably three. Another one would be the lesser number of ships available, the supply and demand function. If there is fewer units available for sale then the price is normally higher than if there are a large number of units available.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): That is in the short term. I think one might be prepared to recognize that, but in the long term I should hope that there would be available even from the west coast something that would be able to bring a cargo around and engage in the trade on the east coast, and carry on a lucrative trade and occasionally nip off and take some Canadian cargoes abroad and come back and engage in the Canadian coastal trade.

Mr. Dickson: That could be done today but it is not being done.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Because we do not have the Canadian bottoms, basically.

Mr. Dickson: Again, if I may Mr. Chairman, coming back to the narrow point of restricting the coast in trade it is not going to produce that many additional bottoms because there is not that much additional traffic for them to carry. You are not going to get as many bottoms as there are available in the commonwealth countries.

[*Interpretation*]

Il s'agit donc en principe de monopole canadien, et, quoique le groupe puisse comprendre plusieurs armateurs, il n'oserait, sous la menace des dispositions concernant les pratiques restrictives du commerce, du moins je le suppose, s'entendre pour fixer les prix. Cependant, la concurrence est beaucoup limitée. Quoique le monopole puisse ne pas exister au sens juridique du terme, on le voisine de plus près.

M. Anderson: En effet, mais comme dernière observation; hors cela, comme le ministre l'a déclaré, si une majeure partie de la loi assombrit l'activité de votre région, il faudra évidemment y apporter des modifications. Nous espérons que cela ne sera pas nécessaire mais, s'il le faut, le ministre s'engage à y mettre un terme.

M. Dickson: Oui, nous apprécions beaucoup ces garanties de la part du ministre, car la région entière était résolue à s'opposer à toutes modifications tant que ces garanties n'auraient pas été obtenues. Maintenant, nous avons hâte qu'il y soit donné suite et qu'elles soient sanctionnées par—avant que le projet de loi soit adopté.

M. Anderson: Je tiens aussi à vous féliciter de l'excellent mémoire que vous avez présenté.

M. Dickson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Anderson.

Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Ma question suit de près celle de M. Anderson et mon avis est aussi celui d'un habitant du littoral de l'ouest. Ma question était un peu différente, je veux la mettre en ligne.

Estimez-vous les hausses dont vous avez parlé provenant du défaut de concurrence seulement ou de la hausse en flèche du coût de construction des navires canadiens, ou de ces deux causes?

M. Dickson: Monsieur le président, je crois qu'il s'agit de deux et probablement de trois possibilités. Un autre point de vue à envisager est le plus petit nombre de navires disponibles, selon l'offre et la demande. Moins vous avez d'articles à vendre, plus le prix est élevé.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Cela est vrai à court terme, nous sommes prêts à le reconnaître. J'espérais qu'à long terme un système s'organise pour permettre à des cargos de la côte ouest de naviguer vers l'est, d'y faire un commerce lucratif et même parfois de s'esquiver vers l'étranger pour ensuite revenir faire du cabotage au Canada.

M. Dickson: Cela pourrait se faire présentement, mais il n'en est pas ainsi.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Cela dépend de ce que nous n'avons pas de bateaux canadiens.

M. Dickson: Monsieur le président, si vous me le permettez, je me reporterai au point qui restreint le cabotage. Cette restriction n'encouragera pas la construction de navires canadiens puisqu'il n'y a pas tellement de commerce supplémentaire pour les alimenter. Vous n'aurez pas un aussi grand nombre de navires que les pays du Commonwealth.

[*Texte*]

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): No, not during the first week of the new law but if I can just pursue this a little further and ask you if there has been any examination made of the Jones Act to see how it has affected carriage costs through the United States producer and what its effect has had on the general well being, if I may put it that way, of the American industrial base. You cited a case of a carrier bringing in a component of a fertilizer and depositing it at an east coast fertilizing plant and having to go off empty. I suggest that it need not go off empty. I suggest that with scale in the plant it could carry overseas a Canadian product, the fertilizer, and a Canadian bottom could come along two days later and carry the fertilizer up and down the coast or from that coast around to the west coast, if it were needed on the west coast.

Mr. Dickson: I will try to comment on that if I may Mr. Chairman. Yes, in your example, that might be possible.

Going back, if I may use the Jones Act reference, I would like to recommend to the Committee that they read a book prepared by a chap in the Brookings Institution in Washington who spoke to the Halifax Ports Day in September and the title of his book is *Bread Upon the Waters*. He gives an analysis of the various pieces of legislation in effect in the United States affecting shipping, not only domestic shipping but international shipping. I think his paper in his book is quite revealing.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Could we have the reference for that book on record, the publisher?

Mr. Dickson: The best I can give you is the title *Bread Upon the Waters,* the author is Gerald, and I will not attempt to pronounce his name, it is Jantscher of the Brookings Institution in Washington.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): All right, it is on the record.

Mr. Dickson: Dealing with the Jones Act you may, coming from the west coast, be more familiar with this example that I am. A short while ago the lumber producers in the state of Washington and Oregon were complaining to the United States federal government that they were unable to compete in the east coast of the United States market against British Columbia lumber which could move in Japanese or Liberian or Panamanian or Canadian bottoms, if there were Canadian bottoms, to the east coast of the United States where the producers in Washington and Oregon states were restricted to United States ships, despite the subsidy programs and all that are available for United States shipping.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): We trumped that one: we buy U.S. lumber from Oregon, in British Columbia, more cheaply than we can buy our own lumber. I am sorry, I have trumped it.

• 1650

Mr. McCain: New York buys B.C. lumber cheaper than they can buy Washington lumber.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): It is all goofy, because we do not have our own merchant marine, I suggest, to carry our products about. We are spending billions having our products carried about the world, whereas we should be using it to build up a base of an industry in our own country. I am arguing the case, I am sorry.

[*Interprétation*]

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Il est évident que cela ne se produira pas durant la première semaine de la mise en application de la nouvelle loi. J'aimerais poursuivre la discussion un peu plus loin et vous demander si l'on a étudié le *Jones Act* pour déterminer comment cela a affecté les frais de transport des producteurs aux États-Unis ses effets sur le bien-être général de l'industrie de base américaine. Vous avez mentionné le cas d'un transporteur par mer qui a transbordé un composant d'engrais chimiques, l'a déposé dans une usine d'engrais sur la côte est et qui a dû faire le chemin du retour vide. Cela aurait pu être évité et ce navire aurait pu transporter outre-mer un produit canadien, le fertilisant. Deux jours plus tard un navire canadien pourrait distribuer le fertilisant le long de la côte est ou encore de la côte est jusqu'à la côte ouest, si besoin est.

M. Dickson: Monsieur le président, je ferai quelques commentaires. Oui, dans le cas que vous citez ce serait peut-être possible.

La mention du *Jones Act* m'a rappelé un livre que j'ai lu récemment. J'en recommande la lecture au Comité. Son auteur est membre du *Brookings Institution* de Washington. Il a adressé la parole en septembre à Halifax à l'occasion du *Port's Day*. Le livre s'intitule: *Bread Upon the Waters*. Il analyse les diverses mesures législatives des États-Unis qui touchent les affaires maritimes, non seulement sur le plan national mais sur le plan international. Ses propos sont très révélateurs.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Pourriez-vous noter s'il vous plaît les détails de ce volume, le nom de l'éditeur, et le reste.

M. Dickson: Le titre du livre est *Bread Upon the Waters,* le nom de l'auteur, Gerald—j'ai de la difficulté à prononcer son nom de famille—Jantscher, membre du *Brookings Institution* de Washington.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Nous en avons pris note.

M. Dickson: Me reportant toujours au *Jones Act,* puisque vous êtes originaire de la côte ouest, vous devez être plus familier avec cet exemple que je ne le suis. Il y a quelque temps, des marchands de bois des états de Washington et d'Oregon se sont plaints au gouvernement central des États-Unis. Ils ne peuvent concurrencer avec le marché de la côte est des États-Unis. On transporte le bois de la Colombie-Britannique dans des navires sous le drapeaux du Japon, du Libéria, de Panama et du Canada vers la côte est des États-Unis. Les producteurs de bois des états de Washington et d'Oregon sont autorisés à utiliser seulement des navires américains. Malgré le programme de subventions pour favoriser le commerce maritime des États-Unis, cela n'est pas avantageux pour eux.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Cette fois, on se surpasse. En Colombie-Britannique, nous pouvons acheter du bois américain de l'Oregon à un prix inférieur à celui de notre propre bois. Il ne manquait plus que cela.

M. McCain: A New York, vous achetez du bois de la Colombie-Britannique à un prix plus bas que celui qui vient de Washington.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Il existe un tel désordre parce que nous n'avons pas notre propre marine marchande pour transporter nos produits. Nous dépensons des milliards de dollars pour le transport de nos produits dans le monde, au lieu d'utiliser cet argent à bâtir une industrie maritime dans notre propre pays. Vous m'excuserez de poursuivre la discussion.

[*Text*]

Mr. Dickson: I do not think, Mr. Chairman, we are going to resolve this today, I would just like to suggest that you read that bread-upon-the-waters book.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): May I have one other little question?

The Chairman: Go ahead, Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Is it within the considerations that if this bill should become law it would be appropriate for the Canadian Transport Commission to set the territory, as it does so many other territories?

Mr. Dickson: The position the Atlantic Provinces Transportation Commission has taken over the years—and I must say, this goes back some time and I have not asked them whether they still hold that view but, as far as I know, they do—is that the water rates should not be regulated by the Canadian Transport Commission. The first regulation of water rates was in 1938 when the Transport Act was passed; at that time, my predecessor fought very strenuously to have the Atlantic region excluded from regulations, and I believe the B.C. coast was also excluded—I am not sure. We have basically been not in favour of regulation of water rates by the Canadian Transport Commission or its predecessor. I would suggest that the Canadian Transport Commission has been moving away from the setting of rates under the National transportation policy.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Maritime rates?

Mr. Dickson: No, study of rates generally, specifically, rail rates. Even the legislation in the National Transportation Act, commonly referred to as Part III, which could bring highway transportation under Canadian Transport Commission jurisdiction does not envisage, as I read the legislation, stringent regulation of highway rates by the Canadian Transport Commission. I think we would rather have freedom of competition in the water industry rather than regulation by the CTC.

The Chairman: Thank you, Mr. Munro. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. First I would like to say how much I concur with Mr. McCain; it is very difficult to look at this bill without looking at the whole broad context, especially with respect to coastal transportation, as alluded to by some members of the Committee. Therefore your point, Mr. Dickson, concerning a cost-benefit analysis is certainly very valid.

One thing I cannot seem to understand is the thrust of your whole brief with respect to restriction of competition; you are presuming that the rates will automatically increase. How do you justify this? In 1966, when the restriction was applied to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway, the rates went down. How do you automatically presume that the rates are going to increase.

Mr. Dickson: I noted that in the evidence presented by one of the other organizations that appeared before you. I think what was not said there is that that period, when the coasting trade was restricted in the St. Lawrence River and Great Lakes area, was a period after the Seaway had opened and when new more modern, larger and more efficient ships were coming into that trade. And there was a second or a third factor, that had a very big influence too, I would suggest on it, the development of the iron ore movement from Labrador, which gave a return haul for the ships. I think those three factors had the influence on the

[*Interpretation*]

M. Dickson: Monsieur le président, je ne crois pas que nous arrivions à une entente aujourd'hui. Je vous recommande simplement de lire ce livre dont j'ai parlé, «*Bread-upon-the-waters*».

M. Munro (Esquimalt-Saanich): J'aimerais poser une autre petite question.

Le président: On vous écoute monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Si ce bill devient loi, est-il possible que la Commission canadienne des transports délimite les territoires comme elle le fait dans d'autres domaines?

M. Dickson: La Commission des transports des provinces de l'Atlantique a adopté depuis quelques années l'attitude suivante—je dois dire que cette prise de position date d'assez loin, je ne me suis pas renseigné si elle maintient toujours ce point de vue mais, je crois que oui. Elle est d'avis que la Commission canadienne des transports ne doit pas fixer le taux de passage. La première réglementation du taux date de l'adoption de la Loi sur les transports en 1938. A ce moment-là, mon prédécesseur a lutté pour que la région de l'Atlantique soit exclue de ces réglementations. Je crois que la Côte Ouest, la Colombie-Britannique a aussi été exclue. Je n'en suis pas certain. Nous étions défavorables à la réglementation du taux par la Commission canadienne des transports. De toute façon, cette Commission s'éloigne de plus en plus de l'établissement de ces tarifs dans le cadre de la politique du transport national.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Les taux maritimes?

M. Dickson: Non, ils s'éloignent de l'étude de tous les tarifs, ceux des chemins de fer plus spécifiquement. Même la Loi nationale sur le transport, communément appelée Partie III, qui place le transport routier sous la juridiction de la Commission canadienne des transports, n'envisage pas une réglementation rigoureuse des tarifs routiers par la Commission canadienne des transports. Je crois que nous préférons conserver une certaine liberté de concurrence dans l'industrie des eaux plutôt qu'une réglementation par la CCT.

Le président: Merci, monsieur Munro. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord dire que je suis d'accord avec les propos de M. McCain. Il est assez difficile d'étudier ce bill sans examiner tout le contexte, spécialement le transport côtier tel que suggéré par certains membres du Comité. Votre demande d'une analyse de rentabilité, monsieur Dickson, est certainement très valable.

Je ne saisis pas ce que vous voulez dire dans votre mémoire lorsque vous parlez de restrictions de concurrence; vous supposez que les tarifs augmenteront systématiquement. Comment justifier cette supposition? Lorsqu'en 1966 on a imposé des restrictions sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-laurent, les tarifs ont diminué. Pourquoi croyez-vous qu'ils augmenteront cette fois-ci?

M. Dickson: Une autre organisation qui a comparu devant vous a dit la même chose. On a omis de mentionner que cette période de restrictions du cabotage sur la rivière Saint-Laurent et dans la région des Grands Lacs coïncidait avec l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. A ce moment-là, des navires plus modernes, plus gros et plus efficaces entraient dans ce commerce. Un troisième point a exercé une grande influence. L'exploitation des mines de fer du Labrador a permis de renvoyer les navires avec un chargement. La combinaison de ces trois facteurs a influencé les taux du grain cités par une autre organisa-

[*Texte*]

rates on grain that were quoted to you by one of the other organizations. I do not think the closing of the coasting trade to Commonwealth ships meant that rates went down, and in hindsight now we could sit here and say, "Had they left it open, would they have gone down still further?" I do not know. It is a question nobody can answer, of course.

• 1655

Mr. Lumley: I find it very difficult to assume automatically that your rates are going to increase, when I think, as Mr. Anderson has pointed out, there is competition between the Canadian companies, and also the fact that you look at rates—10.5 cents in 1966 for a bushel of wheat from Thunder Bay to St. Lawrence ports, and then it went down to 9, and then down to 8. Over a period of 10 years there was a fairly significant maintenance of cost there. I find it very difficult to understand how you automatically presume this is going to be a disadvantage.

Mr. Dickson: Mr. Chairman, to try to answer that point, the history of transportation or any pricing mechanism is that with less competition, less supply, prices go up and . . .

Mr. Lumley: Sometimes they become more efficient and prices go down.

Mr. Dickson: That is true and maybe, as I said earlier, the carriers moving that grain became more efficient with their much larger ships, because the Seaway was there, and that had the effect of depressing those prices.

I was trying to think whether I had any example here that I could give you to illustrate—when you remove competition how rates go up. But the only thing I can put my hands on here with me is an illustration that Sydney Steel gave us, that it was not until they were able to show to the railways by actually moving cargo, showing them how they loaded it and unloaded it and so on, that the railways were prepared to quote competitive rates for the movement of steel from Sydney to the Montreal area. And I think this, in my experience anyway, has been the practice of the carriers, whether they are rail, water or truck, that if there is no competition they will charge every cent they can get, and the weaker the competition the more they are going to charge.

Mr. Lumley: Of course, that brings us to Mr. Munro's point with respect to the CTC. Do you not think there is an incentive, Mr. Dickson, for the Canadian shipbuilding industry—the people who will benefit from the effects of this bill—for them to be more efficient, to initiate new technology, which in essence could be of benefit to the people you represent?

Mr. Dickson: I would say no, because the competitive factor is not there now. If you pass this bill you will not have the availability of other bottoms pushing the Canadians to be more competitive.

Mr. Lumley: It was not there in the sixties and the seventies on the Seaway and the Great Lakes too. Yet somehow or other—I forget who answered the question the other day, at our last committee meeting—they did improve efficiency and there were some economies of scale.

[*Interprétation*]

tion. Je ne crois pas que la fermeture du cabotage aux navires du Commonwealth ait occasionné une diminution de tarifs. En rétrospective nous pouvons maintenant dire: «Si on avait permis le cabotage, les tarifs auraient peut-être diminué davantage.» Personne ne saura jamais la réponse à cette question.

M. Lumley: Je trouve difficile de supposer que forcément les tarifs augmenteront. M. Anderson a souligné qu'il y a concurrence entre les compagnies canadiennes. Examinons certains tarifs: 10.5c en 1966 pour le transport d'un boisseau de blé, ensuite 9c. et plus tard 8c. Pendant près de 10 ans, le coût s'est maintenu à ce niveau. Je comprends mal pourquoi vous insistez que ce sera un désavantage.

M. Dickson: Monsieur le président, en réponse à cette question, je vous dirai que dans l'histoire du transport ou de tout établissement de prix, moins il y a de concurrence, moins il y a d'offre, plus les prix augmentent et . . .

M. Lumley: Parfois l'efficacité augmente et les prix diminuent.

M. Dickson: C'est exact et comme je l'ai dit plus tôt, les transporteurs par mer qui transbordent du grain sont devenus plus efficaces à cause de la grosseur de leur bateau et de la Voie maritime. Cela a eu pour effet de diminuer ces prix.

J'essaie de penser à un exemple qui illustrerait l'augmentation des tarifs lorsque la concurrence disparaît. Tout ce qui me vient à l'idée présentement est l'illustration apportée par *Sydney Steel*. Ils ont pu obtenir des tarifs concurrentiels de la part des chemins de fer seulement après leur avoir démontré de quelle façon ils transporteraient ces cargaisons, les embarqueraient, les débarqueraient et le reste. A ce moment-là seulement, les chemins de fer ont consenti à citer un prix pour le transport de l'acier de Sydney à la région de Montréal. A ma connaissance, qu'il s'agisse de chemins de fer, de navires ou de camions, les compagnies de transport ont adopté l'attitude de demander le plus possible s'il n'y a pas de concurrence. Moins il y a de concurrence, plus les prix sont élevés.

M. Lumley: Cela nous ramène au point soulevé par M. Munro en ce qui a trait à la CCT. Monsieur Dickson, ne croyez-vous pas que l'adoption de ce bill devrait avoir comme effet d'inciter l'industrie canadienne de la construction navale à plus d'efficacité, à de nouvelles découvertes technologiques qui, de fait, seraient profitables à vos électeurs?

M. Dickson: Je ne crois pas, parce que le facteur concurrentiel est inexistant. Si vous adoptez ce bill, nous serons privés de l'aspect concurrentiel qui incite les Canadiens à produire mieux.

M. Lumley: Dans les années '60 et les années '70, cette compétition n'existait pas sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs. Malgré cela, au dire d'un des témoins à la dernière réunion du Comité, ils ont amélioré leur efficacité et réalisé quelques économies.

[*Text*]

Mr. Dickson: Mr. Chairman, there were three parts to the explanation of the rate reduction that I gave. That was the increased tonnage that is coming out of Seven Islands, the deeper Seaway, and the longer locks. These were the factors.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1700

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I suppose I find myself in that position, having warned the Chamber about an ad hoc approach to anything as large as this is in the transportation picture, and I think what we heard today is an example of the danger that I was attempting to caution about in the House the other day. We have an interesting situation—two, or three different things. I continue to find myself very strongly in favour of the principle of this bill. I had proceeded to that state with some satisfaction that the premiers and the Minister of Transport had arrived at an understanding and agreement as to how they were going to approach the anomolies and difficulties that would rise out of the closing of the coastal trade to Canadian ships.

I had assumed, stupidly and blindly, that had been completed. I regret that it has not. I regret the bill is as far advanced as it is with, from what I can understand at this point in time, no meaningful consultation with respect to these problems, or the premiers—Mr. Hatfield as Chairman of the Council—would not have telexed the Minister listing virtually every safeguard that he wanted considered. I can only assume that there have been no meaningful negotiations and I regret that.

We have the situation where we are no longer in the Commonwealth shipping arrangements. We are out of them. That is a fact. Nothing has changed, though, has it?

The Chairman: Mr. Dickson.

Mr. Dickson: Mr. Chairman, my knowledge, and I hope it is right, on that would be that notice was given and I think the time has run so we are out.

Mr. Forrestall: We are out.

Mr. Dickson: I am not just sure of the exact date there. There has been nothing passed to prevent the Commonwealth ships from still trading in Canadian waters. We have simply told the Commonwalth countries that they are no longer going to be able to trade here. Yet we have not put the legislation in place to prevent them. As I see it—and I am certainly not a legal person or a legislator—until that legislation is there, they will be able to continue to trade until the legislation is in effect.

Mr. Forrestall: In a sense then we are formalizing executive action. I think the year ran out in April. I think it was April, 1974 to April, 1975 generally speaking.

It is not just the restricting, either. There is also a provision in the bill—I am sorry, I hope it is in the bill—that will sort of stiffen certain requirements with respect to conditions of employment of ships in our coastal waters flying a flag other than Canada's flag. Have you had a chance to assess the impact of that?

Mr. Dickson: I am not quite sure I heard the question, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

M. Dickson: Monsieur le président, la diminution du tarif dont j'ai parlé s'explique de trois façons: l'augmentation du tonnage provenant de Sept-Îles, la profondeur de la Voie maritime et le prolongement des écluses. Ces trois facteurs entrent en jeu.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me trouve dans une situation assez étrange, puisque j'ai prévenu la Chambre contre une politique improvisée pour une question aussi vaste que celle du transport. Les propos entendus aujourd'hui, illustrent le danger que j'ai décrit lorsque j'ai parlé en Chambre l'autre jour. Deux ou trois points rendent la situation intéressante. En principe, je demeure favorable à ce bill. J'étais heureux de constater que les premiers ministres et le ministre des Transports s'étaient entendus sur la façon d'envisager les anomalies et les difficultés qui découleraient de l'interdiction du cabotage aux vaisseaux canadiens.

D'une façon stupide et aveugle, j'avais supposé que l'entente était conclue. Je regrette qu'il n'en soit pas ainsi. Je déplore que l'étude du bill soit aussi avancée. Si je comprends bien, il n'y a eu aucune consultation sur ces problèmes. Les premiers ministres, par la voix de M. Hatfield à titre de président du Conseil, ont envoyé un telex au Ministre lui énumérant toutes les garanties qu'ils aimeraient voir dans le bill. J'en conclus qu'il n'y a pas eu de négociations et je le regrette.

Nous ne faisons plus partie des ententes du commerce maritime du Commonwealth. Nous en sommes exclus; c'est un fait. Rien n'a changé cependant.

Le président: Monsieur Dickson.

M. Dickson: Monsieur le président, à ma connaissance, et j'espère être bien informé, nous avons été avisés de la décision. La période de temps est écoulée, donc nous sommes exclus.

M. Forrestall: C'est exact.

M. Dickson: Je ne connais pas la date exacte. On n'a adopté aucune mesure pour empêcher les navires du Commonwealth de continuer à faire du commerce dans les eaux canadiennes. Nous les avons simplement avertis qu'ils ne pourront continuer à faire des affaires ici. Cependant, nous n'avons pas encore mis en application la mesure législative pour les en empêcher. Même si je ne suis pas avocat ou législateur, je crois savoir que jusqu'à ce que cette législation soit mise en place, ils peuvent continuer à trafiquer dans les eaux canadiennes.

M. Forrestall: D'une façon, nous donnons une forme exacte à un décret-loi. L'année se terminait en avril: c'est-à-dire d'avril 1974 à avril 1975.

La restriction ne s'en tient pas là. Le bill contient une disposition—j'espère bien ne pas me tromper—qui affermit certaines exigences sur les conditions d'utilisation dans nos eaux riveraines de bateaux ne battant pas pavillon canadien. Avez-vous eu l'occasion d'évaluer l'impact de ces exigences?

M. Dickson: Monsieur le président, je n'ai pas bien compris la question.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: I must say, historically, that you are arguing the cases that were argued in the mid-nineteen-fifties. You are arguing them on the basis of information that was viable and factual then, but are not necessarily viable and factual today. I am not criticizing you for doing that. I think you quite readily admitted that there have been no cost benefit studies done.

Nobody that has been in front of us yet for some strange reason, including departmental authorities, has been able to enlighten us with respect to this. Nobody knows whether or not in fact it is more costly to build and operate a Canadian ship than it is to charter and operate a U.K. ship. The inflationary influences in the U.K. in the last two years alone have had a very, very significant effect in crews' wages. Indeed, oilers are making more in the U.K. today than chief engineers were making in Canada when I went to sea in the early nineteen-fifties.

Your argument has not changed, but I suggest to you that the world situation has changed. You can charter Canadian ships cheaper than you can charter U.K. ships. That is not your fault. Part of the bill, in fact, will require the maintenance of certain work standards and conditions when flying in Canada including levels of wages with regard to officers. Their licences have to meet certain standards.

There is not really any great advantage as long as we adhere to that principle as well. It is not a great dollar and cent advantage any longer with regard to offshore ships. How is that for coming down on three sides with one sentence?

• 1705

Mr. Dickson: Mr. Chairman, I will see what I can do with that.

The Chairman: Mr. Dickson.

Mr. Dickson: I hate to disagree with Mr. Forrestall, but I do not think we were totally back in the fifties. We were in the early seventies.

Mr. Forrestall: You argued the same thing in 1954 and in 1955 and in 1970, but today it is 1975.

Mr. Dickson: The facts that I tried to give, I agree, were for 1971, 1972, 1973. They were not for 1974 and 1975, except for the reference from Labrador Linerboard where they indicated to me that they could charter a British Commonwealth ship for about $1,500 a day less than they could secure a Canadian one.

I agree that from the early fifties to now the gap between the two has narrowed substantially. From the knowledge I have from industry, there is still a gap there. I think I would be foolish to try to suggest otherwise, because I think it is evident that the gap has narrowed by the fact that more Canadian goods are moving in Canadian ships than there were at that time.

You know, I can agree with you there, Mr. Forrestall. The concern that we are expressing is that there are still industries that will be affected by increased water cost whether they are using water or whether they are using water-competitive rail rates or there could, I suppose, be the possibility of a water-competitive truck rate. I cannot think of one, but . . .

[*Interprétation*]

M. Forrestall: Vous basez vos arguments sur des cas du milieu des années 1950. Vous utilisez des faits qui étaient exacts à ce moment-là mais qui ne le sont pas nécessairement aujourd'hui. Je ne veux pas critiquer votre façon d'agir. Vous avez admis qu'on n'a fait aucune étude de rentabilité.

Pour une raison qui m'échappe, aucun des témoins, incluant les autorités ministérielles, n'ont jeté de lumière sur cette question. Personne ne sait si oui ou non il est plus dispendieux de construire et d'exploiter un navire canadien que de fréter et d'opérer un navire du Royaume-Uni. Au cours des deux dernières années, le taux de l'inflation au Royaume-Uni a influencé sensiblement le salaire des équipages. De fait, aujourd'hui les graisseurs reçoivent un meilleur traitement au Royaume-Uni que les chefs mécaniciens du Canada lorsque je suis allé en mer tôt dans les années 1950.

Votre argument demeure le même, mais je vous indique que la situation mondiale a changé. Il est moins dispendieux de fréter un navire canadien qu'un navire du Royaume-Uni. Cela ne dépend pas de vous. Une partie du bill, de fait, exige le maintien de certaines normes et conditions de travail au Canada. Cela s'applique aux salaires des officiers puisque leur license doit se conformer à certaines normes.

En autant que nous nous en tenons à ce principe, il n'y a pas vraiment de grands avantages. Quant aux navires étrangers, ce n'est plus un grand avantage pécunier. C'est faire trois pierres d'un coup, ne croyez-vous pas?

M. Dickson: Monsieur le président, je verrai ce que je peux faire.

Le président: Monsieur Dickson.

M. Dickson: Cela me déplaît de contredire M. Forrestall, mais je ne pense pas que nous sommes tout à fait retournés aux années 1950. Nous étions au début des années 1970.

M. Forrestall: Vous avez dit la même chose en 1954 et en 1955 et en 1970, mais nous sommes en 1975.

M. Dickson: Les faits que j'ai tâché d'établir concernaient les années 1971, 1972 et 1973. Ce n'était pas pour 1974 et 1975, exception faite de l'allusion du *Labrador Linerboard* qui m'a indiqué pouvoir louer un navire britannique pour environ $1,500 par jour de moins qu'un navire canadien.

Je suis d'accord que depuis le début des années 1950, l'écart entre les deux a diminué de façon importante. Mais d'après les renseignements reçus de cette industrie, il y a toujours un écart. Je crois que je serais stupide d'essayer de dire le contraire, parce qu'il est évident que l'écart s'est rétréci dû au fait que plus de produits canadiens sont transportés par des navires canadiens.

Vous savez que je suis bien d'accord avec vous là-dessus, monsieur Forrestall. La préoccupation que nous exprimons est qu'il y aura encore des industries qui seront affectées par l'augmentation des prix du transport maritime, qu'elles utilisent le transport maritime ou le transport ferroviaire concurrentiel, ou encore elles pourraient, je présume, recourir à un transport routier concurrentiel. Je ne vois pas lequel, mais . . .

[*Text*]

Mr. Forrestall: I know what you mean.

I do not know where we are going to get the type of information we need. Being relatively familiar with the work you have done, I am rather certain that you have not kept any records or bothered to follow that closely the percentage of goods that would move between one Canadian port and another in foreign-registered ships as opposed to Canadian-registered ships.

Mr. Dickson: No, Mr. Chairman, we have not kept that record. Perhaps we should have and in the time . . .

Mr. Forrestall: Do you know of anyone who might keep those types of records, Mr. Chairman?

Mr. Dickson: I do not know whether the Canadian Transport Commission does or not. I suspect they might, but I do not know. Mr. Darling estimated, as you may recall in his 1970 report, 7 per cent, and I saw in your evidence someone talking about 5 per cent. My own personal feeling would be that it has fallen. If 7 per cent was right in 1970 it has fallen, but I was never sure that 7 per cent was right in 1970.

Mr. Forrestall: You have no idea of the total volume either then.

Mr. Dickson: No, I do not.

Mr. Forrestall: Thank you very much for bringing to our attention . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Fairweather.

Mr. Fairweather: Yes, I just have two questions, and they arise from this. It seems to me that we are in an interpretation of a release of September 24, 1973. What would help the Committee is the assurance at a later time that the undertakings made in 1973 are now current undertakings. I assume they are. It says the Ministers agreed that:

> . . . the Federal Government will,—introduce means that will offer alternative compensation to the shippers in the area.

As I understand it from the witness, we do not know what those alternatives are. Is that the case?

• 1710

Mr. Dickson: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Fairweather: And if we did, we would not have to worry about your brief, provided they . . .

Mr. Dickson: I would just go a little further than that. I think there are two things there.

Mr. Fairweather: I am going backwards. I will have a second question in a minute.

Mr. Dickson: Okay. Do you want me to comment on two things?

Mr. Fairweather: Well, I will try. The second one is

> The provinces stressed, and it was agreed, that they would participate actively in drawing up regulations governing these safeguards.

[*Interpretation*]

M. Forrestall: Je comprends ce que vous voulez dire.

Je ne sais pas où nous allons obtenir le genre de renseignements dont nous avons besoin. Connaissant le travail que vous avez fait, je suis certain que vous n'avez pas tenu de dossiers ou pris la peine de suivre de près le pourcentage des marchandises transportées d'un port canadien à l'autre par des navires enregistrés à l'étranger par rapport aux marchandises transportées par des navires enregistrés au Canada.

M. Dickson: Non, monsieur le président, nous ne l'avons pas fait. Nous aurions peut-être dû le faire et à ce moment . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, connaissez-vous quelqu'un qui aurait compilé ce genre de statistiques?

M. Dickson: Je ne sais pas si la Commission canadienne des transports l'a fait ou non. Je présume qu'elle aurait pu le faire, mais je ne le sais pas. Si vous vous en souvenez, dans son rapport de 1970, M. Darling avait exprimé que c'était de l'ordre de 7 p. 100 et j'ai vu dans votre témoignage que quelqu'un a parlé de 5 p. 100. Je pense que cela a diminué. Si c'était 7 p. 100 en 1970, cela a diminué, mais je ne suis pas sûr que c'était bien 7 p. 100 en 1970.

M. Forrestall: Vous ne savez pas non plus quel est le volume total.

M. Dickson: Non, je ne le sais pas.

M. Forrestall: Merci, de nous avoir fait part . . .

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Fairweather.

M. Fairweather: J'ai deux questions qui découlent de cela. Nous tentons d'interpréter un communiqué de presse du 24 septembre 1973. Il serait utile que le Comité s'assure un peu plus tard que les engagements pris en 1973 tiennent toujours. Je présume qu'ils sont toujours en vigueur. On y lit que le ministre était d'accord pour que:

> . . . le gouvernement fédéral . . . présente des mesures offrant un autre moyen d'indemniser les expéditeurs dans ce secteur.

Si j'ai bien compris, nous ne savons pas en quoi consiste cet autre moyen. Est-ce que c'est juste?

M. Dickson: Oui, monsieur le président.

M. Fairweather: Si nous le savions, nous n'aurions pas à nous préoccuper de votre mémoire, à condition qu'ils...

M. Dickson: J'irais un peu plus loin. Je pense qu'il y a deux choses ici.

M. Fairweather: Je vais à reculons. J'aurai une autre question dans une minute.

M. Dickson: Très bien. Désirez-vous que je fasse des observations sur ces deux choses?

M. Fairweather: D'accord. Voici la deuxième:

> Les provinces ont insisté, et ce fut accepté, qu'elles participeraient activement à l'élaboration des règlements établissant ces garanties.

[*Texte*]

I do not know whether they are participating actively. I came because I respect your Commission and the way you have handled these issues for as long as I have known you in provincial and federal politics. That is why I am here. If anyone has to ask about this board, it is a quasi-government board, I think it is safe to say, and is considered the key group in the Maritimes on this issue, this and other issues. So let there be no doubt about the authenticity of you and the group you represent.

The Chairman: Mr. Dickson.

Mr. Dickson: Mr. Chairman, I certainly appreciate Mr. Fairweather's kind comment there.

That was the point. There were two things, regulations and then the question of offsetting compensation or whatever. Alternative compensation is the wording in the press release.

Frankly, I gather that there have been discussions on regulations, but I gather from the tone of the Premier's wire that the negotiations, I think someone said, may not have taken place. But I would rather gather that they may have taken place but were not too satisfactory. Some negotiations may have taken place but they have not been too satisfactory. That is Craig Dickson's opinion rather than anything official.

An hon. Member: We have to keep these Liberals on their toes, you know.

Mr. Fairweather: We have had various members of this Committee from all sides who are represented say that more information is needed. Presumably during January, since we presumably will not be passing this bill, some assurances can be given to the Premiers and the Atlantic Provinces Transport Commission.

It seems to me that not having the regulations and not having the assurances is somewhat analogous to building a concrete foundation before the architect has the rest of the plans of the house ready. You know, what is it going to look like? If we knew what it was going to look like those of us from the Missouri Atlantic Provinces would be assured. Thank you. Merry Christmas.

The Chairman: Thank you, Mr. Fairweather. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, this to date in this meeting has been considered totally as a Maritime and a B.C. problem. The B.C. representatives sort of minimized their problem and I can understand that.

Let us take it just momentarily on a national basis as to what can be the effect if freight rates do go up on water as a result of this action. I say if, in all due respect to the Canadian shipping capability. At this moment in time steel is landed in Vancouver from Eastern steel mills at something like $2 a ton cheaper—my figure may be out a few pennies—than it is landed in Calgary or Edmonton. The rate that the rails establish for the movement of the steel to British Columbia is on what is called a water-competitive rate. If perchance this steel going by water in Canadian bottoms to Vancouver goes up, the rail-competitive rate to Vancouver will follow. There is no question about that.

[*Interprétation*]

Je ne sais pas si elles participent activement. Je suis venu parce que j'ai du respect pour votre Commission et pour la façon dont vous vous êtes occupés de ces questions depuis que je vous connais en politique provinciale et fédérale. C'est pourquoi je suis ici. Si quiconque pose des questions sur ce conseil, je pense que l'on peut dire sans crainte que c'est un conseil quasi gouvernemental et il est considéré comme le groupe clé des Maritimes sur cette question, et sur d'autres aussi. Alors, qu'il n'y ait aucun doute quant à votre authenticité et celle du groupe que vous représentez.

Le président: Monsieur Dickson.

M. Dickson: Monsieur le président, j'apprécie sûrement les commentaires de M. Fairweather.

C'est là la question. Il y avait deux choses, les règlements et ensuite la question de l'indemnisation. Le mot utilisé dans le communiqué de presse est autre moyen d'indemniser.

Je sais qu'il y a eu des discussions sur les règlements, mais d'après le ton du communiqué des premiers ministres, je pense que quelqu'un a dit que les négociations n'avaient pas eu lieu. Mais je croirais plutôt qu'elles ont eu lieu mais n'ont pas été trop satisfaisantes. Il est possible qu'il y ait eu des négociations mais qu'elles n'étaient pas satisfaisantes. Ce n'est pas officiel, c'est l'opinion de Craig Dickson.

Une voix: Vous savez, nous devons garder ces libéraux sur le qui-vive.

M. Fairweather: Divers membres de ce comité de tous les partis représentés disent que nous avons besoin de plus de renseignements. Probablement qu'au mois de janvier puisque ce bill ne sera probablement pas accepté, on pourra donc rassurer les premiers ministres et la Commission de transport des provinces atlantiques.

Il me semble que le fait de ne pas avoir de règlements et de ne pas avoir d'assurances équivaut à construire une fondation en béton avant que l'architecte n'ait élaboré le plan de la maison. Vous savez à quoi cela va ressembler? Si nous savions à quoi cela va ressembler, les sceptiques des provinces Atlantiques pourraient être rassurés. Merci. Joyeux Noël.

Le président: Merci, monsieur Fairweather. Monsieur McCain.

M. McCain: Jusqu'à présent, on a considéré ce problème comme étant uniquement celui des Maritimes et de la Colombie-Britannique. Les représentants de la Colombie-Britannique ont minimisé leur problème et je peux comprendre cela.

Regardons pour un moment sur le plan national quel serait l'effet d'une augmentation des tarifs maritimes suite à ces mesures. Je dis cela en tenant compte de la capacité de la flotte marchande canadienne. Présentement, l'acier est livré à Vancouver à partir des aciéries de l'est à environ $2 la tonne de moins—mes chiffres peuvent être approximatifs—qu'il est livré à Calgary ou à Edmonton. Le taux établi par les chemins de fer pour le transport de l'acier en Colombie-Britannique est basé sur un taux concurrentiel avec le taux maritime. S'il arrive que le coût du transport de cet acier par voie maritime dans les navires canadiens jusqu'a Vancouver augmente, les taux ferroviaires concurrentiels pour Vancouver vont suivre la même tendance. Cela ne fait aucun doute.

[*Text*]

We are not dealing solely with a Maritime or a B.C. problem. We are dealing with a national problem. Water-competitive rates have saved hundreds of thousands of dollars annually for the movement of Western grain from the area that Mr. Goodale lives in, to every point east of Thunder Bay, whether it be Ontario, New Brunswick or Newfoundland.

Mr. Leggatt: There is a subsidy.

• 1715

Mr. McCain: No. Water-competitive rates; excuse me. The subsidy is paid on the grain, I agree, but the rates have been water-competitive and have been assessed by the price which a boat will charge to Halifax, Summerside, Fort William, Newfoundland. That establishes the rates. The government establishes the subsidies, but the shipping industry establishes the rates. At this moment in time, if it should cost more in Canadian bottoms to bring grain from the West to the Atlantic area, then either the farmers in the West are going to get less, the farmers in the East pay more, or the cost of livestock feeding go up. It is not just the products that are produced and moved within the Atlantic area; it is the products produced nationally and moved nationally in any opportunity where water may be a means of conveyance.

Naturally, our witness today has presented primarily a Maritime picture. But do not overlook the fact that Sydney Steel is marketing basically along the Atlantic coast, and that the Eastern seaboard of the United States is an important potential market for them—and they use it some, I believe. Is that correct?

Mr. Dickson: Yes, that is my understanding.

Mr. McCain: They use it some. But their costs as a result of our using Commonwealth ships at a higher price than the international shipping market would demand, puts them in a position of disadvantage in respect to Pittsburgh, which can receive Canadian iron ore in international bottoms from Sept Iles cheaper than Commonwealth bottoms will presently put it into Sydney. So they are already, in our present Code, in a position of disadvantage.

I suppose this is not the time, Mr. Chairman, to make a speech. On the other hand, I think it is important that this information be on the record for consideration by the Minister and by all those who may be associated with the passing of this Bill. Do not for one minute think that the Western farmer or the Eastern farmer is not going to feel it; that the Calgary builder is not going to feel it if prices go up for steel—because he is. Every product which moves from Ontario, as the source of manufacture of virtually every product which moves in quantity, to the Atlantic area, moves on a water-competitive rate basis, as well as on a rail-, road-competitive rate basis. It may not only make it difficult for certain manufacturers in the Atlantic area to continue to operate if their water-competitive rate rises; it may also reduce a certain opportunity for certain manufacturers in other parts of Canada to move to destinations they are presently moving to. This is a national problem as a result of the total water-competitive impact on the cost of moving products in this nation of ours.

[*Interpretation*]

Ce n'est pas seulement le problème des Maritimes ou de la Colombie-Britannique. C'est un problème d'envergure nationale. Les taux concurrentiels aux taux maritimes ont sauvé des centaines de milliers de dollars chaque année pour le transport des céréales de l'Ouest d'où vient M. Goodale, vers l'est de Thunder Bay, que ce soit l'Ontario, le Nouveau-Brunswick ou Terre-Neuve.

M. Leggatt: Il y a une subvention.

M. McCain: Non. Pardon, les tarifs concurrentiels aux tarifs maritimes. La subvention est payée sur les céréales, je suis d'accord, mais les tarifs étaient concurrentiels aux tarifs maritimes et ont été évalués selon le prix que demanderait un navire de Halifax, Summerside, Fort William, Terre-Neuve. C'est de cette façon que les tarifs sont fixés. Le gouvernement fixe les subventions; mais l'industrie du transport fixe les tarifs. Présentement, s'il en coûte plus pour transporter le grain de l'Ouest vers les provinces Atlantiques dans des navires canadiens, alors soit que les fermiers de l'Ouest vont obtenir moins, soit que les fermiers de l'Est vont payer plus, ou que le coût des provendes va augmenter. Cela ne s'applique pas uniquement aux produits transportés dans la région atlantique: cela touche les produits de tout le pays qui sont transportés d'un bout à l'autre du pays lorsqu'il y a une possibilité de transport maritime.

Bien entendu, les témoins d'aujourd'hui nous ont surtout brossé un tableau des Maritimes. Mais ne perdez pas de vue que la *Sydney Steel* vend principalement son produit le long de la côte Atlantique, et que la *Eastern Seaboard* des États-Unis constitue un marché potentiel important et je crois qu'ils en profitent. Est-ce que c'est juste?

M. Dickson: Oui, c'est ce que j'ai compris.

M. McCain: Ils vendent sur ce marché. Mais leurs coûts suite à l'utilisation des navires britanniques à un tarif plus élevé que le tarif international les désavantagent vis-à-vis Pittsburgh qui peut recevoir des métaux ferreux canadiens par navires internationaux à partir de Sept-Îles à un taux plus bas que des navires britanniques qui les livrent présentement à Sydney. Alors, même selon le code actuel, ils sont désavantagés.

Je présume que ce n'est pas le moment de faire un discours, monsieur le président. D'un autre côté, je pense qu'il est important que ces renseignements soient aux procès-verbaux pour être étudiés par le ministre et par tous ceux qui participeront à l'acceptation de ce bill. Ne pensez pas pour une minute que les fermiers de l'Ouest ou de l'Est ne s'en ressentiront pas; que les constructeurs de Calgary ne le ressentiront pas si le prix de l'acier augmente. Tous les produits transportés à partir de l'Ontario, étant manufacturés en Ontario ou à peu près tous les produits transportés en quantité, vers la région Atlantique le sont avec un tarif concurrentiel aux tarifs maritimes, tout aussi bien qu'avec un tarif concurrentiel avec le transport routier. Non seulement cela rendra la vie difficile aux fabricants de la région Atlantique de continuer de fonctionner si les tarifs concurrentiels aux tarifs maritimes augmentent; mais cela va certainement diminuer les occasions pour certains producteurs des autres régions du Canada de continuer de livrer leurs produits aux endroits où ils le livrent présentement. C'est un problème national résultant de l'impact des tarifs concurrentiels aux tarifs maritimes sur le coût de transport des produits dans ce pays.

[*Texte*]

We cannot, of course, assume that Canada will have a higher water rate as a result of this Bill. What we can assume is that a great deal of stuff moves coastally in the coastal regions of Canada and in the St. Lawrence Valley in ships which cannot take advantage of the efficiencies of size, as was the case with the grain pellet movement up and down the St. Lawrence Seaway. These are not presently in sight. As B.C. puts cheaper lumber into New York than the State of Washington, it just may be that American products in international bottoms can move into the Atlantic area and the St. Lawrence Valley cheaper by water than we can produce them and compete in our own home markets. Do not think for a moment that it is strictly a Maritime problem because Mr. Dickson is here; it is a national problem.

Excuse me for making a speech.

Now then, to come back to the Maritime area which I think is perhaps more vitally affected than any other area, other than B.C. lumber, which might be hurt quite badly. If we could apply the economics of larger ships it might work; but there are also larger ships in the international markets. A lot of small ships are involved. The economies experienced in the movement of grain and ore cannot be experienced in these small ships in some of the coastal trade requirements. Without the assurance of at least the same rates, all Canada may suffer, from Vancouver to Newfoundland. At present, with no cost-benefit and effect studies, we remain in the dark, which is a pretty risky position. I think Mr. Dickson is here particularly to say on behalf of the Atlantic area: let us give a chance for the sun to rise; let us shed a little light on the subject. What are the economic effects on this? I am sorry; I do not have the answers and I do not think anybody at this time has them.

[*Interprétation*]

Bien sûr, nous ne pouvons pas présumer que le Canada aura des tarifs maritimes plus élevés comme résultat de ce bill. Ce dont nous pouvons présumer, c'est que beaucoup de produits sont transportés dans les régions côtières du Canada et par la vallée du Saint-Laurent par des navires qui ne peuvent pas bénéficier des avantages de la taille, comme c'était le cas avec le transport des céréales dans la voie maritime du Saint-Laurent. Actuellement, on ne les voit plus. Tout comme la Colombie-Britannique vend les matériaux de construction moins chers à New-York que dans l'État de Washington, il se peut très bien que les produits américains transportés par des navires internationaux puissent envahir la région Atlantique et la vallée du Saint-Laurent à des tarifs plus bas que les nôtres et puissent ainsi concurrencer sur le marché local. Ne croyez pas parce que M. Dickson est ici que c'est uniquement un problème maritime; c'est un problème national.

Pardonnez-moi d'avoir fait un discours.

Maintenant, revenons au secteur maritime qui sera peut-être plus touché que les autres secteurs à l'exception de l'industrie du bois de la Colombie-Britannique qui peut être gravement atteinte. Si nous pouvions mettre en application le principe des grands navires, ça pourrait marcher; mais il y a aussi de plus grands navires sur le marché international. Beaucoup de petits navires sont impliqués. L'expérience économique dans le transport des céréales et du fer ne peut pas s'appliquer aux petits navires pour les besoins du cabotage. A moins d'avoir l'assurance de conserver les mêmes tarifs, tout le Canada peut en souffrir, de Vancouver à Terre-Neuve. Actuellement sans étude sur les coûts et profits et les effets, nous sommes dans l'obscurité, ce qui est une position très dangereuse. Je pense que M. Dickson est venu particulièrement ici de la région atlantique pour dire «donnons au moins une chance au soleil de se lever»; «éclairons un peu le sujet». Quels seront les effets économiques de ceci? Je regrette; je n'ai pas les réponses et je ne pense pas que personne à ce moment-ci les ait.

• 1720

Mr. Chairman, I want to thank you very much for the extra meeting, because this witness was not scheduled. You co-operated in a way that is very much appreciated by myself and, I hope, by other members of the Committee.

I want to thank the witness. I have known him for years. He is at least as good as Gordon Fairweather said he was. Thank you.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. And thank you, Mr. Dickson, for appearing before us today. On behalf of the Committee, I want to wish you a very merry Christmas and a good New Year.

Mr. Dickson: Thank you.

Mr. Murta: Mr. Chairman, before the Committee goes, there is a point I want to bring up.

The Chairman: Mr. Murta, on a point of order.

You will have to make it short because we have commitments at 5.30 p.m.

Monsieur le président je tiens à vous remercier pour cette séance additionnelle parce que ce témoin n'était pas prévu. Vous avez collaboré d'une manière que j'apprécie beaucoup et j'espère que les autres députés l'apprécient aussi.

Je veux remercier le témoin, je le connais depuis des années. Il est au moins aussi bon que Gordon Fairweather a dit qu'il l'était. Merci.

Des voix: Bravo, bravo!

Le président: Merci, monsieur McCain. Et merci, monsieur Dickson pour avoir comparu aujourd'hui. De la part du Comité je vous souhaite un Joyeux Noël et une Bonne Année.

M. Dickson: Merci.

M. Murta: Monsieur le président, avant que la séance se termine il y a une question que j'aimerais soulever.

Le président: Monsieur Murta, un rappel au Règlement.

Vous devrez faire vite parce que nous avons des obligations à 17 h 30.

[*Text*]

Mr. Murta: All right. Well, we come back, I suppose, on January 26. Have you had discussions pursuant to what the Committee talked about a few days ago in connection with Air Canada and when that organization may appear before the Transport Committee?

The Chairman: At the request of the Committee, I forwarded the letters to the Minister. I had a discussion with the Minister yesterday and he was to send me a letter towards the end of the week. But I have no definite commitment from the Minister as to when the House will refer C.N. or Air Canada or the Estey Report.

Mr. Murta: Is it in order, Mr. Chairman—and possibly the Clerk would be able to advise you—to make a motion to the effect that the Transport Committee request Air Canada to appear before us? I have a motion written out. I will read it off to you if it is all right:

> That Air Canada appear before the Transportation Committee no later than the first week of March, 1976 . . .

which gives them approximately two full months

> . . . for a thorough review of all aspects of the airline's operations pursuant to its last annual report.

Once again, I am not quite sure how the procedure works, but if the Committee would adopt a motion of some sort, would this not help to set some kind of timetable? If we leave it now, it is going to be the first of February before we get together to talk about whether or not Air Canada will be before the Committee, and I think that is too long. I think the airline itself should certainly have some prior notice. I would think they would want one or two months.

The Chairman: Just a moment. Just as a further comment on my discussion with the Minister, he did say that he felt there would be no problems having Air Canada or C.N., or approving the travelling of the Committee as requested as well. I thought it might be a good idea to wait for the Minister's response on that. I do not believe we can put forth a motion; it has to be referred by the House. Only the Minister can do that. If the Committee is agreeable, would you just wait until we have received an answer from the Minister? It would seem to be affirmative from my discussions with him yesterday.

Mr. Goodale, on the same point of order?

Mr. Goodale: Yes, Mr. Chairman.

I think the suggestion you have just made makes good sense. I am told that you can expect to have your reply from the Minister in very short order. It might be wise to see what he had to say specifically in response to your request on behalf of the steering committee on these two matters. I presume it would be in the same genre as his remarks in the House when he has been questioned on these two points. Then our steering committee could make the appropriate arrangements. I do not think there is a need for a motion on the subject at this point.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Well, my response to that is that we are going to be away for a little over a month. By the time we get around to discussing this matter again, it is going to be in the first part of February. If the Minister had some kind of direction as far as time is concerned, Air Canada would be coming up I would think Air Canada would want some time—two, three, four weeks—to prepare for the Committee.

[*Interpretation*]

M. Murta: Très bien. Je suppose que nous revenons le 26 janvier. Y a-t-il eu d'autres discussions concernant le débat d'il y a quelques jours à propos d'Air Canada visant à savoir à quel moment cet organisme pourra comparaître au comité des Transports?

Le président: A la demande du comité j'ai envoyé une lettre au ministre. J'ai eu une discussion avec le ministre hier et il doit me faire parvenir une lettre d'ici la fin de semaine. Mais il n'y a aucun engagement définitif du ministre quant au moment où la Chambre va référer le Canadien National ou Air Canada ou le rapport Estey.

M. Murta: C'est dans l'ordre monsieur le président et peut-être que le greffier peut vous conseiller de faire une proposition à l'effet que le comité des Transports demande que Air Canada comparaisse? J'ai rédigé une proposition. S'il n'y a pas d'objection je vais vous la lire:

> Que Air Canada comparaisse au comité des Transports pas plus tard que la première semaine de mars, 1976 . . .

ce qui leur donne environ 2 mois:

> . . . pour une étude complète de tous les aspects du fonctionnement de la ligne aérienne à la suite de son dernier rapport annuel.

Encore une fois je ne suis pas certain quant à la procédure mais si le Comité adoptait un genre de motion est-ce que ceci n'aiderait pas à fixer un genre d'horaire. Si nous ne le faisons pas maintenant nous ne pourrons pas en discuter avant le 1er février. Je pense que c'est trop long. Et je pense que la compagnie aérienne elle-même devrait être avertie d'avance. Je pense qu'elle voudrait un ou deux mois d'avis.

Le président: Un moment. Un autre commentaire à propos de ma discussion avec le ministre; il a dit qu'il ne voyait aucun problème à faire comparaître Air Canada ou le CN, ou à donner son approbation au déplacement du comité si requis. Je pensais qu'il serait bon d'attendre la réponse du ministre et je ne crois pas que nous puissions présenter une motion; cela a été référé par la Chambre. Seul le ministre peut faire cela. Avec l'accord du comité est-ce qu'on peut attendre de recevoir une réponse du ministre? D'après ma discussion d'hier ce serait une réponse affirmative.

Monsieur Goodale, le même rappel au Règlement?

M. Goodale: Oui, monsieur le président.

Je crois que votre suggestion est raisonnable. On me dit que vous prévoyez obtenir une réponse du ministre d'ici très peu de temps. Il serait sage de voir ce qu'il a à dire en réponse à votre demande de la part du comité directeur sur ces deux questions. Je suppose que cela sera dans le même style que ses commentaires à la Chambre lorsqu'on l'a questionné sur ces deux faits. Alors notre comité directeur pourrait faire les arrangements nécessaires. Je ne pense pas que nous ayons besoin d'une proposition là-dessus à ce moment-ci.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Nous allons être absents pendant un peu plus d'un mois. Lorsque nous aurons l'occasion d'en discuter à nouveau nous serons dans la première partie du mois de février. Si le ministre a certaines indications en ce qui concerne le moment où Air Canada viendra. Je pense qu'Air Canada aimerait avoir deux, trois ou quatre semaines pour se préparer.

[*Texte*]

We are then talking April probably because of other legislation. I think the point has been raised enough times in the House and in Committee. The Minister certainly should have been able to come up with some kind of specific timetable, unless he is hedging on it. I would not want to think that.

Mr. Goodale: I do not think that.

• 1725

Mr. Murta: He certainly had enough time.

An hon. Member: They do not even have a Chairman.

Mr. Murta: There will be a Chairman appointed by the end of this year.

The Chairman: The Minister has to decide anyway. Even if we made a motion and he did not want to react to it, it would not move things ahead any faster.

Mr. Murta: Does the Minister in effect have to decide? Cannot the Committee decide?

The Chairman: No, the Committee cannot.

Mr. Murta: The Committee can recommend to the House, though, can they not?

An hon. Member: Yes, they can.

The Chairman: The Committee can ask the Minister to recommend it, as we have done basically. The letter was sent out last week and Mr. Goodale did mention that we should receive an answer shortly. As I said, from my discussions with him yesterday, it seemed that we would have an affirmative answer, and he would provide us possibly with dates as to when they can come in.

We could have them in here. Once we clear this bill and a couple of other small ones we will have the week of the twenty-sixth. That will give them two or three weeks to prepare, and I feel that is ample time. I am sure they know that they are going to come in here, and they have already started preparing for that. If you would like just to delay that until I speak with the Minister—maybe by tomorrow—I might have an answer for you.

Mr. Murta: Once again, I feel that the point has been raised in Committee and also in the House enough times. The Minister certainly should be able to give yourself and possibly the steering committee some indication before we leave tomorrow night. If the Parliamentary Secretary could communicate that to him, possibly we could arrange to have a steering committee meeting tomorrow afternoon, after Question Period or some time, to discuss this matter. This will at least give us some kind of a date to work toward. I am afraid it is going to keep being brought up and referred and deferred and everything else.

The Chairman: I think it would be generally agreeable. We have this evening and tomorrow to discuss it with the Minister. He could get back to us early tomorrow, and if it is necessary, we will call a steering committee meeting, and then we can set up some dates.

[*Interprétation*]

Nous avons parlé d'avril probablement en raison des autres lois à adopter. Je pense que la question a été soulevée assez souvent à la Chambre et au comité. Le ministre aurait certainement dû parvenir à établir une sorte d'horaire particulier, à moins qu'il tente de s'esquiver. Je n'aimerais pas le penser.

M. Goodale: Je ne pense pas que ce soit le cas.

M. Murta: Il a eu certainement assez de temps.

Une voix: Ils n'ont même pas de président.

M. Murta: Un président sera désigné à la fin de cette année.

Le président: Le ministre doit de toute façon décider. Même si nous présentions une motion et qu'il ne désire pas réagir à cet égard, cela ne ferait pas avancer les choses plus rapidement.

M. Murta: Incombe-t-il en fait au ministre de décider? Le comité ne le peut-il pas?

Le président: Non.

M. Murta: Le comité peut faire des recommandations à la Chambre, alors, ne le peut-il pas?

Une voix: Si.

Le président: Le comité peut demander au ministre de la recommander, comme nous l'avons fait. La lettre a été expédiée la semaine dernière et M. Goodale a déclaré que nous devrions recevoir une réponse brièvement. Comme je le disais, d'après la discussion que j'ai eue avec lui hier, il semblait que nous aurions une réponse affirmative,—et probablement nous donnerait-il les dates de leur arrivée.

Nous pourrions étudier leur cas ici. Ce bill adopté avec d'autres de moindre importance, nous serons rendus à la semaine du 26. Cela leur donnera 2 ou 3 semaines de prépration, et je crois que c'est suffisant. Je suis sûr qu'ils savent qu'on les convoquera et ils ont déjà commencé à se préparer. Si vous pouviez simplement retarder ceux-ci jusqu'à ce que j'aie un entretien avec le ministre peut-être demain, je pourrai vous donner une réponse.

M. Murta: Encore une fois, je pense que la question a été suffisamment soulevée au sein du comité et à la Chambre. Le ministre devrait être assûrément en mesure de vous donner à vous et éventuellement au comité directeur des indications avant notre départ demain soir. Si le secrétaire parlementaire pouvait lui faire cette communications, nous pourrions peut-être faire en sorte que le comité directeur se réunisse demain après-midi, après la période des questions ou à un autre moment, pour débattre de la question. Cela nous donnera au moins une sorte de rendez-vous pour avancer dans nos travaux. Je crains que les questions soient soulevées, qu'on en fasse rapport, que l'on en défère et qu'elles soient renvoyés aux calendes grecques.

Le président: Je pense que ce serait acceptable dans l'ensemble. Nous avons ce soir et demain pour en parler avec le ministre. Il pourrait revenir nous voir de bonne heure demain, et si nécessaire réunir un comité directeur, et ensuite nous pourrions établir certains rendez-vous.

[*Text*]

Mr. Murta: All right. That is fine.

Mr. Goodale: Mr. Chairman.

The Chairman: Just one second. For those members, there are no meetings planned for this evening, and there are no meetings tomorrow morning. We will resume Committee operations on our return.

Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I did not want to interrupt our proceedings today with Mr. Dickson. For members of the Committee—if they would like to pick these up before they leave and I will leave extra copies with the Clerk—I do have copies in both languages of one of the additional amendments which Mr. Mahoney was mentioning Tuesday when he was with us. Copies are available.

The Chairman: Fine. Mr. Leggatt.

Mr. Leggatt: Mr. Chairman, I just want a very brief clarification on one point. I am sure one of the officials may have an answer to this to satisfy myself. The definition of coasting trade under this bill is carrying goods from one port or place in Canada to the same or another port or place in Canada, under Clause 8. Does that mean that a ship destined for Halifax and Vancouver with a load of lumber will now form part of the coasting trade? Is that correct? There are no other amendments in other acts that would apply. Am I correct?

The Chairman: Mr. Mahoney, could you come up to the microphone, please.

Mr. J. J. Mahoney (Assistant Deputy Minister (Administration) Department of Justice): Mr. Chairman, if I could speak to that, it is quite true, except that there is additional provision, which allows the Governor in Council to except the intercoastal trade in certain circumstances.

Mr. Leggatt: Those circumstances, presumably the lumber industry or whoever, would have to try to make a case of some kind to be exempt from the provisions, in order to get that.

Mr. Mahoney: Right.

The Chairman: Thank you, Mr. Leggatt. Thank you, Mr. Dickson.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interpretation*]

M. Murta: Très bien. C'est parfait.

M. Goodale: Monsieur le président,

Le président: Un instant. Pour ces députés, il n'y a pas de réunion prévue ce soir ni demain matin. Nous parlerons des affaires du comité à notre retour.

Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je ne voulais pas interrompre les discussions que nous avons eues avec M. Dickson. Pour les membres du comité—s'ils désirent prendre ces procès-verbaux avant de partir, je laisserai des exemplaires avant de partir au greffier—j'ai des exemplaires dans les deux langues de l'un des amendements supplémentaires que M. Mahoney mentionnait mardi lorsqu'il était ici. Des exemplaires sont disponibles.

Le président: Parfait. Monsieur Leggatt.

M. Leggatt: Monsieur le président, j'aimerais avoir un éclaircissement rapide sur un point. Je suis persuadé que l'un des fonctionnaires me donnera une réponse à cet égard pour me donner satisfaction. Les définitions du cabotage tel que régi par ce bill mentionnent le transport de biens d'un port ou emplacement au Canada au même port ou emplacement où à un port un emplacement différents au Canada à l'article 8. Cela signifie-t-il qu'un bateau à destination d'Halifax ou de Vancouver, avec un chargement de bois de construction, fera alors du cabotage? Est-ce exact? Aucune autre modification dans d'autres lois ne pourrait s'appliquer. Est-ce exact?

Le président: Monsieur Mahoney, pourriez-vous venir au micro, s'il vous plaît.

M. J. J. Mahoney (sous-ministre adjoint, administration, ministère de la Justice): Monsieur le président, si je peux prendre la parole, je dirai que c'est exact, à ceci près qu'il y a une disposition supplémentaire qui permet au gouverneur en conseil de faire exception pour le commerce intercôtier dans certaines circonstances.

M. Leggatt: Ces circonstances, que ce soit l'industrie du bois de construction ou une autre, devraient être telles que l'on exempte un cas de ce genre des dispositions, pour pouvoir obtenir ceci.

M. Mahoney: Bien.

Le président: Merci, monsieur Leggatt. Merci, monsieur Dickson.

Le comité est ajourné.

CA1 XC 27
-T62

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 33

Thursday, February 5, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 33

Le jeudi 5 février 1976

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation in Canada

CONCERNANT:

Documents ayant trait aux transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
FEB 2 1976
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la
trentième législature, 1974-1975-1976

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Cadieu
Douglas (*Bruce-Grey*)
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail
Huntington
Hnatyshyn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
Lumley
Marchand (*Kamloops*)
McCain
McIsaac
Mazankowski
Munro (*Esquimalt-Saanich*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, February 4, 1976:

Mr. McIsaac replaced Mr. Loiselle (*Chambly*)
Mr. Mazankowski replaced Mr. Murta
Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Fairweather

On Thursday, February 5, 1976:

Mr. Marchand (*Kamloops-Cariboo*) replaced Mr. Côté

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le mercredi 4 février 1976:

M. McIsaac remplace M. Loiselle (*Chambly*)
M. Mazankowski remplace M. Murta
M. Hnatyshyn remplace M. Fairweather

Le jeudi 5 février 1976:

M. Marchand (*Kamloops-Cariboo*) remplace M. Côté

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 5, 1976
(34)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Goodale, Harquail, Huntington, Hnatyshyn, Lumley, Marchand (*Kamloops*), McCain, McIsaac, Mazankowski and Watson.

Other Member present: Mr. Loiselle (*Chambly*).

Witnesses: From the Yellowhead Interprovincial Highway Association: Mr. B. Bain, Past President and Mr. T. Shandro, Executive Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*)

Mr. Bain made a statement and the witnesses answered questions.

At 11:10 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 5 FÉVRIER 1976
(34)

[*Traduction*]

Le Comité permament des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 43 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Goodale, Harquail, Huntington, Hnatyshyn, Lumley, Marchand (*Kamloops*), McCain, McIsaac, Mazankowski et Watson.

Autre député présent: M. Loiselle (*Chambly*).

Témoins: De la Yellowhead Interprovincial Highway Association: M. B. Bain, ancien président et M. T. Shandro, Directeur exécutif.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975, portant sur les transports au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule nº 21*)

M. Bain fait une déclaration et les témoins répondent aux questions.

A 11 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, February 5, 1976.

• 0943

[*Text*]

The Chairman: We have the sufficient number of members and parties to begin this morning.

A subcommittee meeting was held February 4 to discuss the future meetings. For your information it was agreed that on Thursday, February 12 at 3.30 p.m. we would resume the questions and answers on Bill C-61. If it was necessary we would proceed on Monday, February 16 at 8.00 p.m. to complete the bill. On Thursday, February 26 at 3.30 p.m. we would then resume the questions and answers on our transportation policy, which would be additional briefings from the department, as well as on Friday, February 27 at 9.30 a.m. and Thursday, March 4 at 9.30 a.m.

We are pleased to have with us this morning representatives from the Yellowhead Interprovincial Highway Association. To my immediate right we have Mr. B. Bain, the Past President, and Mr. T. Shandro, the Executive Director.

I believe all the members have received the summary. I believe the briefs have been distributed to all the members.

Mr. Bain, have you any opening comments you would like to make?

Mr. B. Bain (Past President, Yellowhead Interprovincial Highway Association): Yes, Mr. Chairman, we would like to make a few opening comments that might be useful to you. Initially, I would like to say how much we appreciate this opportunity to be here and have a chance to say something to you about our brief, and have you say anything you care to say to us about it.

• 0945

Our President this year, who is elected as of January 1, Ian MacKenzie, wanted very much to be with us. He is a busy man, he is also President of the Manitoba Community Weekly Newspapers Association, and he is at this moment conducting their annual meeting which happened to come coincidental with this opportunity. However, although Ian wanted to be here, it is not a major change in our program. It was designed that I should speak on behalf of our organization inasmuch as the brief was produced during the year 1975 when I acted as the President.

In these introductory remarks I would like just to say to you whom we represent, our reasons for appearing here, and what we seek in being here. We represent 62 member communities on the Yellowhead interprovincial highway route, which is from Portage la Prairie, Manitoba to Prince Rupert, Britsh Columbia, and south to Kamloops. This represents a population in those centres of 750,000 Canadians and a residency of approximately 3,075,000 in the areas that they serve. We are a voluntary organization that in one form or another has been promoting the Yellowhead route for almost half a century. We are funded by the 62 member communities and this is our only source of revenue. Our board consists of 18 executive members and

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 5 février 1976

[*Interpretation*]

Le président: Il y a suffisamment de représentants de tous les partis pour que nous ouvrions la séance de ce matin.

Le 4 février, un Sous-comité s'est réuni pour discuter des séances subséquentes. Nous sommes convenus que le jeudi 12 février, à 15 h. 30, nous reprendrions l'étude du Bill C-61. S'il est nécessaire d'avoir des séances supplémentaires pour terminer l'étude, nous nous rencontrerons le lundi 7 février à 20 h. 00. Le jeudi 26 février, à 15 h. 30, nous reprendrons l'étude de notre politique des transports, ce qui nous permettra de recevoir des représentants du Ministère, et nous continuerons l'étude le vendredi 27 février ainsi que le jeudi 4 mars, à 9 h. 30 du matin les deux fois.

Je suis heureux de recevoir ce matin les représentants de l'Association de l'autoroute interprovinciale Yellowhead. A ma droite, se trouvent M. B. Bain, président sortant, et M. T. Shandro, directeur administratif.

Je pense qu'on a distribué à tous les députés le mémoire de l'Association ainsi que son résumé.

Monsieur Bain, avez-vous quelque chose à dire?

M. B. Bain (président sortant de l'Association de l'autoroute interprovinciale Yellowhead): Monsieur le président, j'aimerais, en effet, vous faire part de certaines observations qui pourraient vous être utiles. Tout d'abord, je voudrais dire combien nous sommes heureux d'avoir l'occasion de venir vous rencontrer, de vous présenter notre mémoire et d'entendre tous les commentaires que vous jugerez bon de faire à ce sujet.

Le président que notre association a élu le premier janvier, M. Ian MacKenzie, était fort désireux de se joindre à nous. Mais c'est un homme très occupé, étant donné qu'il préside également l'Association manitobaine des hebdomadaires communautaires, association qui tient sa réunion annuelle à ce moment-ci. Toutefois, son absence n'entraîne pas de changements majeurs à notre programme; en effet, il a été décidé que je prendrais la parole au nom de notre organisme, étant donné que le mémoire a été rédigé en 1975, année pendant laquelle j'étais président.

Je commencerai par vous dire qui sont les personnes que nous représentons, les liaisons pour lesquelles nous sommes ici ce matin, et quels sont nos objectifs en ce faisant. Nous représentons 62 collectivités qui sont alignées le long de l'autoroute interprovinciale de Yellowhead, autoroute qui s'étend de Portage-la-Prairie, au Manitoba, jusqu'à Prince-Rupert, en Colombie-Britannique, en passant par le sud, à Kamloops. Ces centres comptent une population de 750,000 Canadiens, et les régions que nous desservons en groupent environ 3,075,000. Il s'agit donc d'un organisme bénévole qui, sous une forme ou une autre, encourage depuis presqu'un demi-siècle la construction d'une autoroute. Ce sont les 62 communautés qui nous

[*Texte*]

directors and I have told you Ian MacKenzie of Portage is our President. Our Vice-President this year is Mr. Paul Schab of North Battleford, Saskatchewan. These are the people we represent.

I think I should say to you that the brief which we bring you comes fully endorsed by the four ministers of highways and transport of the four western provinces.

Our reasons for appearing are as follows. Primarily we are much concerned over the rate of progress, or perhaps the lack of progress, of upgrading the road in relation to the present and future economic developments in the four provinces, particularly in those areas of the four provinces that are served by the Yellowhead—in other words, the northern sectors.

We believe the recognition of the Yellowhead interprovincial highway as a major east-west corridor is undeniable, for a number of reasons. There is the growing demand, for example, for commodities by the Pacific rim, and the influence a highway would have on this. There is the proposed development, for instance, of the harbour at Prince Rupert, with the effect that has on a highway. There is also the trend and the attractiveness for tourism of a greenness today in the tourist market-place, and this renewable resource of revenue dollars that is available is a natural for the Yellowhead route.

Our fortuitous geographical location in relation to the Trans-Canada Highway allows the Yellowhead to offer a much-needed alternative route for a very overcrowded Trans-Canada Highway during the summer season. The enviable record of the Yellowhead in relation to consistent conditions winter and summer, particularly winter, the absolutely minimum number of closures compared to the other route is an alternative that is important. Important too is the popularity of the route for the trucking industry because of the gentler slopes and the consistency of availability, particularly in the winter season, as well as the increasing prominence of this route in relation to rail abandonment and the programs thereto.

• 0950

I should say, too, at this point, that the Yellowhead route is extremely important to the economic life of the communities on the route. One illustration of the importance to the economy is the fact that there is no common carrier in the trucking business hauling on the Yellowhead route at this time. We understand that must have an effect on the cost of the delivery of goods. That is an economic factor in communities, particularly for the small entrepreneur. The larger shipper, of course, always has some clout for rates. We are aware of a number of things that affect the route. We are aware of the five-year highway strengthening program that involves all the highways of the four provinces. We are aware of special projects under the DREE program; and the sponsorship by the Ministry of Transport of the western access study. And we are very much aware of the importance to all of us of the restraint program.

[*Interprétation*]

financent et qui constituent notre seule source de revenu. Notre conseil est fondé de 18 membres de l'administration et directeurs dont le président est Ian MacKenzie, de Portage. Notre vice-président de cette année est M. Paul Schab, de North Battleford, en Saskatchewan. Voilà donc pour ce qui est de ceux que nous représentons.

Je m'empresse de vous dire que les quatre ministres de la Voirie et des Transports des provinces de l'Ouest souscrivent entièrement au mémoire que nous vous avons distribué.

Voici maintenant pourquoi nous nous présentons devant vous. D'abord, nous nous inquiétons du manque de progrès dans la modernisation de la route si l'on tient compte de la mise en valeur économique présente et future des quatre provinces, surtout dans les régions desservies par la route Yellowhead, c'est-à-dire le nord des provinces.

Il est impossible de nier la valeur de l'autoroute interprovinciale de Yellowhead en tant que corridor Est-Ouest, et cela pour un certain nombre de raisons. On demande de plus en plus la construction d'installations le long de la côte du Pacifique, et l'on sait quelle influence une autoroute pourrait avoir sur leur rentabilité. En outre, on a déjà proposé à Prince-Rupert l'aménagement d'un port qui pourrait, lui aussi, encourager l'utilisation de l'autoroute. N'oublions pas la tendance qu'ont les touristes à être de plus en plus attirés par les espaces verts, tendance qui occupe une place importante sur le marché du tourisme d'aujourd'hui, surtout que cette source renouvelable de revenus est à portée de la main tout le long de la route Yellowhead.

Sa localisation géographique fortuite par rapport à la Transcanadienne permet à l'autoroute Yellowhead de décongestionner de façon très opportune la Transcanadienne lorsqu'elle est fort empruntée, l'été. Comme la Yellowhead a toujours présenté des conditions de route constantes, été comme hiver et surtout en hiver, et qu'un nombre minimal de tronçons ont été fermés en comparaison avec les autres routes, elle paraît être une importante voie de rechange. Notons aussi que la Yellowhead est très populaire auprès de l'industrie du camionnage en raison des pentes très douces qu'elle présente, parce qu'elle est constamment ouverte, surtout en hiver, et parce qu'on abandonne de plus en plus le transport par chemin de fer.

J'ajoute également que la Yellowhead est d'une grande importance pour la vie économique des agglomérations situées le long de la route. En voici un exemple: Il n'existe actuellement pas de transporteur public, dans le secteur du camion, qui voyage sur l'autoroute Yellowhead. Nous croyons savoir que cela a une incidence sur le coût de livraison des marchandises, ce qui constitue donc un facteur économique d'importance dans ces agglomérations, surtout pour la petite entreprise. Il est évident que le gros expéditeur a toujours son mot à dire dans l'établissement des tarifs. Nous croyons savoir qu'il y a plusieurs éléments touchant de près la modernisation de la route: d'abord, il existe un programme quinquennal de renforcement des autoroutes qui englobe toutes les autoroutes des quatre provinces; en outre, nous savons que le MEER prévoit des projets spéciaux et que le ministère des Transports parraine une étude sur l'accès de l'Ouest par les routes. Mais nous n'oublions pas, non plus, les restrictions budgétaires qui sont elles aussi, importantes.

[*Text*]

In appearing before you, we are seeking special consideration for the Yellowhead Highway, quite separate from any other highway programs that might be a fact or planned. I think the supporting points I have just covered weigh heavily in favour of the Yellowhead for special consideration. It is not just another highway. We think the highway should be considered especially because it is part of Canada's national system. It was recognized as part of Canada's national system two or three years ago by the federal government.

These points all lead up to our main thrust. Our main thrust is to ask the federal government, to arrange with each of the four western provinces for a cost-sharing program to bring the road up to standard—in other words, to finish the road within a framework to conform with the availabilities and the opportunities under the restraint program; subject to increases in the program as it progresses.

We recognize that under the existing restraint program there may not be funds immediately for this kind of activity. We are not here per se looking for money at this time. We want to make the point strongly that we see the Yellowhead Highway as an investment in the same way that a railway is an investment and an airport is an investment, rather than what might otherwise be seen as a straight expenditure. We suggest to you that it is entitled to the kind of priority which would allow for the diversion of funds in a program from other less-demanding areas, such as the recent transfer of funds by the federal government to the Yellowhead Highway in Saskatchewan.

We would ask the federal government, in making a cost-sharing arrangement with the provinces, to establish a realistic timetable, governed by the restraints on the one hand, but scheduled so the Yellowhead can play a maximum role in western access alleviation in accommodating the economic trends pointing northward and westward across the four western provinces.

That concludes my opening remarks. Mr. Shandro and I would be pleased to try to field any questions or remarks that might come from this meeting of the Committee, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bain.

I have Mr. Goodale first on the list.

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Chairman.

To begin with, I would like to welcome the representatives of the Yellowhead group this morning, and thank them for making the effort to make this presentation to our Committee, as well as to other members of the government I know you will be seeing on other occasions during your stay here. I appreciate the information you have provided to us, Mr. Bain, and particularly the tenor in which you delivered your opening remarks. I think you have approached the challenge of developing the Yellowhead from a very realistic point of view, given our present economic context, and I want to thank you for that particular approach.

[*Interpretation*]

En nous présentant ici ce matin, nous essayons de faire comprendre à quel point l'autoroute Yellowhead est différente de toutes les autres autoroutes déjà construites ou en planification. Les points que je viens de mentionner interviennent certainement en faveur de la reconnaissance toute particulière de la Yellowhead qui n'est pas une autoroute comme les autres. Il faudrait considérer de façon toute spéciale cette autoroute comme faisant partie du système national du Canada. En fait, c'est ce qu'a fait le gouvernement fédéral il y a deux ou trois ans.

Tous ces éléments nous conduisent à notre atout principal. Nous demandons au gouvernement fédéral de mettre sur pied un programme de partage des coûts avec chacune des quatre provinces de l'Ouest, dans le but d'améliorer les standards de cette voie, c'est-à-dire dans le but de terminer la route suivant une structure qui se conforme à la durée et aux possibilités du programme de restrictions, mais qui soit sujette à des augmentations au fur et à mesure que les restrictions diminueront.

Nous nous rendons bien compte, qu'en vertu du programme actuel de restrictions, les fonds prévus à ces fins ne seront peut-être pas disponibles. Nous ne sommes pas venus quémander de l'argent. Nous voulons vous faire comprendre que l'autoroute Yellowhead constitue un investissement de la même façon qu'une voie de chemin de fer ou qu'un aéroport le sont, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas être considérés comme de simples dépenses. Nous pensons que ce projet doit être tenu pour prioritaire et qu'il faudrait permettre de relocaliser des fonds vers ce projet à partir d'autres secteurs moins urgents; rappelons-nous le transfert récent de fonds par le gouvernement fédéral à l'autoroute Yellowhead en Saskatchewan.

Le gouvernement fédéral, par son programme de partage des coûts avec les provinces, devrait établir un échéancier réaliste dont les objectifs seraient gouvernés, d'une part, par les restrictions, mais aussi par la volonté de faire jouer à la Yellowhead un rôle maximum dans le soulagement de l'accès à l'Ouest par les routes, ainsi que pour répondre aux ouvertures économiques vers le Nord et vers l'Ouest qui se font sentir dans les quatre provinces occidentales.

Je termine ainsi mes remarques préliminaires. M. Shandro et moi-même nous ferons un plaisir de répondre à toutes les questions ou observations que vous pourrez soulever. Merci.

Le président: Merci, Monsieur Bain.

M. Goodale est le premier inscrit à ma liste.

M. Goodale: Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord souhaiter la bienvenue aux représentants de l'Association de la Yellowhead ce matin, et les remercier des efforts qu'ils ont déployés en rendant possible la présentation de leur mémoire au Comité ainsi qu'aux autres membres du gouvernement qu'ils auront l'occasion de rencontrer durant leur séjour à Ottawa. Je nous remercie de toute l'information que vous nous avez apportée, monsieur Bain, et du point de vue que vous avez adopté dans vos remarques préliminaires. Étant donné le contexte économique actuel, vous avez réussi d'une façon très réaliste à répondre au défi que représentait la mise sur pied de l'autoroute Yellowhead; je tiens à vous en féliciter.

[*Texte*]

• 0955

My questions relate specifically to the point you finished on page 4 of the summary having to do with this suggestion for federal-provincial cost-sharing programs and your reference to the transfer of funds amounting, I believe, to $21 million recently from the Government of Canada to the Province of Saskatchewan.

I wonder if you have had a specific indication yet of when those funds would become available for Yellowhead purposes and what specifically they would be used for in relation to the highway.

Mr. Bain: Mr. Goodale, we do not have detail on that. This is fairly recent news to us.

Mr. Goodale: Yes, within a couple of weeks, I think.

Mr. Bain: Yes and it really is newer than that to us in the sense of the information; we did not have it immediately. We do not know exactly how it would be applied. My understanding is that it is a five-year application of the funds. I am sorry I cannot answer in detail.

Mr. Goodale: Given your extensive research on the whole Yellowhead question, would you have some—and it may be unfair to ask you to answer this off the cuff—suggestions or directions where you would like to see that money go?

Mr. Bain: Mr. Goodale, we feel that because of our position as an organization in relation to the cost sharing that we asked the federal government to consider, it is probably not appropriate for us to begin to "expert", let us say, whatever might happen in any given province. We feel very much that that is a very singular thing between the province and the federal government on an individual basis, much the way we understand the sharing was done on the Trans-Canada Highway.

We understand that there were many, many arrangements that were quite different in one province from the other, and we can visualize this could well be the case here. So we think it is a little outside our province to "expert" how the application might be made in any given province and we do not represent any individual province, of course, which is another factor.

Mr. Goodale: You indicated during the course of your presentation that the basic points of what you were suggesting enjoyed the support of the transportation departments of the four Western Provinces. I wonder if you would expect at some stage, beyond outlining the general principles of why the Yellowhead seems to be a good idea, to be consulted or to be involved in the process of making recommendations about how that money or any future moneys should be used.

Mr. Bain: Yes, we would expect to be. We enjoy a very close rapport with those departments in the four provinces. I think it is a fact to say that one of our missions has been to work continually with them and pressure some of the highway departments for results on the road and I feel that we would be very much involved in priorities on each of the routes.

[*Interprétation*]

Je me reporte plus précisément au point que vous avez soulevé à la page 4 de votre résumé, point qui porte sur la proposition d'un programme fédéral-provincial de partage de coûts, et à votre allusion au transfert de fonds du gouvernement fédéral à la province de Saskatchewan et qui se sont chiffrés à 21 millions de dollars.

Pouvez-vous nous donner des précisions quant à la date à laquelle ces fonds seront alloués à l'autoroute Yellowhead en particulier, et ce pour quoi ils seront utilisés?

M. Bain: Monsieur Goodale, nous n'avons pas ces détails, puisque la nouvelle nous a été communiquée très récemment.

M. Goodale: En effet, la nouvelle date de quelques semaines à peine.

M. Bain: Et nous avons été mis au courant encore plus récemment. Nous ne savons pas exactement comment les fonds seront distribués. Je crois savoir qu'il s'agira d'un programme de cinq ans d'utilisation des fonds, mais je n'ai pas de détails.

M. Goodale: Étant donné que vous avez étudié à fond la question de l'autoroute Yellowhead, même s'il n'est pas très juste de ma part de vous poser cette question à l'impromptu, pourriez-vous nous dire si vous avez des suggestions ou des recommandations à faire quant à l'utilisation de cet argent?

M. Bain: Monsieur Goodale, étant donné que notre organisme a sugéré au gouvernement fédéral de mettre sur pied un programme de partage des coûts avec les provinces, j'estime qu'il ne serait pas approprié de notre part de juger de la façon dont seront distribués ces fonds dans chaque province. Nous pensons qu'il s'agit d'une entente très particulière et individualiste, entre les provinces et le gouvernement fédéral, de la même façon que cela s'est fait pour la Transcanadienne.

En effet, je crois savoir que chaque province a conclu une entente différente de celle des autres provinces, et cela pourrait très bien se produire dans le cas qui nous occupe. Par conséquent, il ne nous revient pas de juger de la façon dont les fonds seront distribués et utilisés dans chaque province, étant donné que nous ne représentons pas une province en particulier.

M. Goodale: Au cours de vos observations préliminaires, vous avez déclaré que les ministères des Transports des quatre provinces de l'Ouest appuyaient les éléments fondamentaux de votre proposition. Maintenant que vous avez donné les grandes lignes des principes généraux de la raison d'être de l'autoroute de Yellowhead, pensez-vous que l'on vous consultera ou que l'on vous fera participer aux recommandations concernant l'utilisation de l'argent mentionné ou de tout financement ultérieur?

M. Bain: Oui, nous l'espérons. Nous entretenons des rapports très étroits avec les ministères des quatre provinces. En fait, l'un de nos mandats était de travailler en collaboration étroite avec ces derniers et de pousser leurs divisions des autoroutes à examiner directement les voies; je pense que nous pourrions être consultés très souvent lors de l'établissement des priorités pour chacune des parties de l'autoroute.

[*Text*]

Mr. Goodale: I imagine on the whole question of advancing the Yellowhead project, for those who are directly involved and so committed to it as your Association, probably the progress on many occasions seems to be somewhat slower than you would like to see. I am wondering at this particular stage, looking at the point of development where we now are and now this additional commitment or transfer of funds and others that you may visualize down the road, are you reasonably satisfied with the present status of things so far as developing the Yellowhead goes, or would you describe your present attitude as somewhat different from satisfaction with the situation?

• 1000

Mr. Bain: No, I think it would be a fact to say we are most dissatisfied; "concerned", is perhaps a better word. We are concerned because it seems obvious to us that the rate of economic development in that northern sector of these provinces is galloping at a pace the road just is not keeping up with. That is one thing, and that is a key thing.

We have spent some time with the provinces on this problem. To give you an example, which might be useful, about our concern as it relates to the job: when we met with the four Western ministers in Prince Rupert, I think it was in September, we talked about what was needed in general terms, and some more specifically, to do the job in various provinces and there was quite a difference amongst them.

But in Saskatchewan, in one sector of the road, there is a shouldering problem, and with the finances, as they project them without any help from the federal government, they feel they cannot solve that problem for 10 years, at least, because of the cost.

Could I digress a minute? Mr. Shandro has given me some material which, I think, partly answers your first question. If I may go back to that, it might be useful for you. You asked about the application of funds . . .

Mr. Goodale: I would appreciate that.

Mr. Bain: . . . and I said we did not have it. We do have a little detail; I had forgotten, or was not aware of it. There is apparently an application that they be used for improving a western half, and approaches and interchanges at Yorkton and Saskatoon. That is the application they are looking at, apparently, according to the information we have. I know there is a real problem about that Yorkton interchange.

Mr. Goodale: Improving the western half; does that mean from Saskatoon west?

Mr. Bain: From Saskatoon west, and the interchanges at Yorkton and Saskatoon. I know that the Saskatchewan government is concerned about the very heavy traffic they are facing between North Battleford and Saskatoon; it is apparently heavier than the Regina-Saskatoon traffic now.

Mr. Goodale: Thank you very much. I will leave the specific questions about Battleford and Saskatoon to my colleague from that area.

[*Interpretation*]

M. Goodale: Je suppose que pour tous ceux qui s'intéressent au projet de la Yellowhead et y collaborent de près comme votre propre association, les progrès semblent beaucoup plus lents que vous ne le souhaitez. Si l'on considère l'étape où nous en sommes arrivés dans la modernisation, et si l'on pense que vous envisagez de la part du gouvernement fédéral des transferts de fonds pour l'amélioration de votre autoroute, pouvez-vous nous dire si vous êtes satisfait ou non de la situation actuelle?

M. Bain: Non, nous sommes tout à fait mécontents; «préoccupés» est peut-être un mot plus juste. Nous sommes préoccupés car il semble évident que le rythme de l'expansion économique dans le secteur nord de ces provinces est tellement rapide que le réseau routier ne suit pas. C'est là un facteur clé.

Nous avons beaucoup discuté avec les provinces de ce problème. Pour vous donner un exemple, lorsque nous avons rencontré les quatre ministres de l'Ouest, à Prince-Rupert, au mois de septembre, je crois, nous avons parlé des besoins en termes généraux, et à certains égards plus spécifiques, et nous avons constaté une différence d'opinion très sensible entre eux.

En Saskatchewan, sur une portion de la route, il y a un problème d'accotement, et vu la situation financière de la province, qui ne dispose d'aucune aide du gouvernement fédéral pour cette route, elle ne pourra résoudre le problème avant au moins dix ans.

Puis-je faire ici une digression? M. Shandro m'a remis des documents qui répondent partiellement à votre première question. Si vous me permettez d'y revenir, je pense que ce serait utile. Vous m'avez demandé des précisions sur les demandes de crédit . . .

M. Goodale: Je vous en serais reconnaissant.

M. Bain: . . . et j'ai dit que nous n'avions pas ces précisions. Il y a cependant un détail que j'avais oublié. Il semble qu'une demande ait été faite afin que ces crédits soient utilisés pour les travaux de réfection de la moitié ouest et des échangeurs à Yorkton et Saskatoon. Selon nos informations, c'est cette demande qui est actuellement étudiée. Je sais que l'échangeur de Yorkton pose de graves problèmes.

M. Goodale: Lorsque vous parlez de rénover la moitié ouest, cela signifie-t-il toute la portion à l'ouest de Saskatoon?

M. Bain: La portion à l'ouest de Saskatoon et les échangeurs de Yorkton et Saskatoon. Je sais que le gouvernement de la Saskatchewan se préoccupe de la circulation très dense entre North Battleford et Saskatoon, qui est actuellement déjà plus importante qu'entre Régina et Saskatoon.

M. Goodale: Je vous remercie. Je m'en remets à mon collègue de la région pour poser des questions plus précises sur Battleford et Saskatoon.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. May I, too, welcome the Yellowhead Interprovincial Highway Association, commend you for the work you have been carrying out over the past number of years, and wish you well in your future deliberations. I would also like to welcome your Executive Director, Mr. Shandro, whom I know very well and who comes from that part of the country that has been distinguished for outstanding people—around the greater Vegreville area, for those of you who do not know.

On your cost-sharing proposition have you anything in mind, in terms of percentages? The split of the costs between the two levels of government? Is it fifty-fifty, or is it a negotiable target you are looking at with each of the respective provinces?

Mr. Bain: The attitude we have had about this, as an organization, from the outset has been one where we felt we would like to see a sharing that relates, more or less, to what was done with the Trans-Canada Highway. This seemed to us to be a fair kind of approach. But I hasten to say that we think this is very much an affair between each province and the federal government, and I think we are a little out of league if we try to expert this, because we do not represent any individual province—but that is our feeling about it.

Mr. Mazankowski: You do say that you do have the support of the provincial governments, and surely you must have kicked some figures around. If you have their support surely at some time, if you are going to pursue this thing to the end, you are going to have to do it in concert. I suppose it is a union of your organization and the respective provincial governments in dealing with the federal government in this particular case; if you do have their support you must be talking in terms of some ball-park figures.

• 1005

Mr. Bain: Mr. Mazankowski, I should, perhaps, detail our form of support. We took a draft of this brief to the four ministers in Prince Rupert; they endorsed it completely, as you see it with what is there. They did not endorse anything, of course, that is not there. Our mission here is to ask the federal government for a commitment to get together with each individual province.

We do not see ourselves as an organization involved in any individual negotiation between the province and the federal government. We think—and I think they agree with us—that that is their job and perhaps not our own. We think there could be a substantial difference between how any individual province sees its problem and what they expect from the federal government.

I understand there were strident differences in the final wind-up of the arrangements related to the Trans-Canada Highway split, where some provinces wanted a 50-50 split and some other provinces said, "No, we do not want that; we just want help with bridges. Help us with the bridges," and so on.

[*Interprétation*]

Le président: Je vous remercie, monsieur Goodale. La parole est à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président. Je souhaite également la bienvenue à interprovinciale Yellowhead l'Association de l'autoroute et la félicite pour le travail qu'elle a accompli, au cours des dernières années et lui souhaite beaucoup de succès dans ses délibérations à venir. Je souhaite plus particulièrement la bienvenue au directeur administratif M. Shandro, que je connais très bien et qui vient d'une région du pays qui a produit beaucoup de grands hommes . . .

En ce qui concerne votre proposition de partage des coûts, quels sont les pourcentages auxquels vous songez? Comment aimeriez-vous que soient répartis les coûts entre les deux niveaux de gouvernement? Est-ce moitié-moitié, ou bien chercherez-vous à négocier un accord distinct avec chacune des provinces?

M. Bain: Notre position, dès le début, a été de rechercher un partage des coûts à peu près analogue à celui auquel a donné lieu la construction de la route transcanadienne. Cela nous semblait la solution équitable. Mais je me hâte d'ajouter que nous considérons que c'est là un point qui devra être négocié individuellement entre chaque province et le gouvernement fédéral car nous-mêmes ne représentons pas de province particulière . . . Voilà donc notre point de vue.

M. Mazankowski: Vous dites que vous avez l'appui des gouvernements provinciaux et pour cela vous avez certainement dû avancer des chiffres. Si vous avez l'appui des provinces, vous allez certainement devoir agir de concert à un moment donné. C'est votre organisation et les gouvernements provinciaux respectifs qui négocieront conjointement avec le gouvernement fédéral. Et puisque vous avez l'appui des provinces, vous avez bien dû discuter de chiffres, ne serait-ce qu'approximatifs.

M. Bain: Nous devrions peut-être préciser sous quelle forme se manifeste l'appui des provinces. Nous avons communiqué une copie de ce mémoire aux quatre ministres à Prince-Rupert; ils l'ont entièrement approuvé, comme vous pouvez le voir. Bien sûr, ils n'ont rien approuvé qui ne figure pas dans le mémoire. Notre mission ici est de demander au gouvernement fédéral un engagement de négocier avec chaque province individuelle.

Nous ne prétendons pas être un organisme chargé de négocier à titre individuel avec les provinces, d'une part, et le gouvernement fédéral, de l'autre. Nous pensons, et je crois qu'ils seront d'accord avec nous, que cette tâche leur incombe. La façon dont les provinces envisagent leurs propres problèmes et ce qu'elles attendent du gouvernement fédéral différent parfois.

J'ai cru comprendre que le dénouement final des arrangements relatifs au partage de la Transcanadienne a réflété un certain nombre de divergences. Certaines provinces voulaient un partage égal, tandis que d'autres souhaitaient qu'on les aide seulement à la construction des ponts.

[*Text*]

I do not want to appear to be avoiding this kind of detail: that is not the case at all; but we think that our province is outside those details. We are mainly concerned here with a commitment to get together and share, and we think if we are successful with that, the results will follow.

Mr. Mazankowski: I take it from statements made at the last annual meeting that your Association is somewhat distressed by the fact that notwithstanding that your organization has approached the federal government on a number of occasions for such a cost-sharing program, to date you have not been able to gain any sympathy from them.

What is the reason, and what have the reasons been in the past, through your negotiations, for the federal government's failing to come up with, in your view, a cost-sharing program, or at least some support for the Yellowhead system in any way, shape or form.

Mr. Bain: I do not think we know why we failed to be successful up to this point. To be quite frank about it, we feel we have been put off on certain occasions in the past. For instance, following the conference between the Honourable . . .

Mr. Mazankowski: You are not the only ones.

Mr. Bain: Following the conference between Mr. Marchand and the provincial highways ministers in October 1973, it was announced that Ottawa agreed to share with the provinces in up-grading Yellowhead. We thought that the problem had been solved, but nothing happened.

The present program, the five-year program that now exists, the upgrading or strengthening program, did follow about a year after that but, as you know, that is a program that involved a lot of the highways in each of the four provinces. It is not by any means directed at solving problems on the Yellowhead.

Mr. Mazankowski: Yes, but if you do have the support of the provinces in up-grading the standards of the Yellowhead route, surely the respective provincial governments have some power to dictate where these resources should go. Do they not consider the Yellowhead route sufficiently high enough on their scale of priorities to earmark the greater percentage of those funds for the up-grading of the Yellowhead? Or do they have other areas such as the development of roads into the northern parts of the province to accommodate the economic development that goes on in those particular areas. Is that one of their priorities rather than this, because an existing road is there, in place.

Mr. Bain: There is a problem, because they have given very high priority to the Yellowhead, and as we know, they have spent all the money that has been spent up to this point, on it. They have considered the Yellowhead so important in each province that they have given it high priority and spent heavily on it, perhaps at the expense of many of the other roads in the country. So the result of that is that when a highway strengthening program comes into being, as is the current one, the strengthening money tends to go to those other roads that have been, in a sense, neglected.

A good example is perhaps Manitoba where they have just spent money to bring their strengthening program up to 74,000 pounds. They have just done that. They are applying some money from this resource but only to the bridges; and the main reason is they just feel they cannot

[*Interpretation*]

Il ne faut pas croire que je veuille éviter ce genre de détails: ce n'est pas le cas, mais je crois qu'ils ne touchent pas notre province. Si nous réussissons à nous rencontrer et à unir nos efforts nous ne tarderons pas à obtenir des résultats positifs.

M. Mazankowski: D'après certaines déclarations faites au cours de votre dernière assemblée annuelle, j'ai cru comprendre que les membres de votre association sont un petit peu déçus de n'avoir pu jusqu'à présent s'attirer les sympathies du gouvernement fédéral, bien qu'ils aient été en contact avec ce dernier à plusieurs reprises à propos d'un programme de partage des frais.

Quelles sont, selon vous, la ou les raisons pour lesquelles le gouvernement fédéral, aux termes de négociations avec votre association, n'a pas réussi à mettre sur pied un programme de partage des frais, ni à apporter son soutien d'une façon ou de l'autre au réseau Yellowhead?

M. Bain: Je ne peux pas expliquer totalement cet échec. Tout à fait franchement, nous avons souvent eu l'impression qu'on nous faisait attendre dans le passé. Par exemple, à la suite de l'entretien avec l'honorable . . .

M. Mazankowski: Vous n'êtes pas les seuls.

M. Bain: A la suite de l'entretien que M. Marchand a eu avec les ministres provinciaux de la Voirie, en octobre 1973, on a annoncé qu'Ottawa acceptait de participer avec les provinces à la modernisation de la Yellowhead. Nous pensions que le problème était résolu mais rien ou presque, n'est sorti de cette décision.

Le programme de cinq ans qui est actuellement mis en œuvre, programme de modernisation ou de renforcement, a suivi d'un an cette conférence, mais, comme vous le savez, il s'agit d'un programme qui couvre une grande partie du réseau routier de chacune des quatre provinces. Il ne vise aucunement à résoudre les problèmes spécifiques de la Yellowhead.

M. Mazankowski: Oui, mais si les provinces acceptent de subvenir à l'amélioration des normes de la Yellowhead, il est normal que les gouvernements provinciaux respectifs aient leur mot à dire quant à la répartition des fonds. La Yellowhead n'est-elle pas suffisamment bien placée sur leur échelle de priorités pour que la plus grande partie de ces fonds soient consacrés à sa modernisation? Peut-être existe-t-il d'autres domaines prioritaires, tel que le développement de routes dans les parties nord des provinces, étant donné le développement économique que connaissent ces régions particulières? Est-ce là une de leurs priorités plutôt que la Yellowhead qui est une route déjà existante?

M. Bain: Il y a un problème car ils ont accordé une très forte priorité à la Yellowhead et nous savons que tout l'argent qui a été dépensé jusqu'à présent lui a été consacré. Chaque province considère que la Yellowhead est très importante et lui a donc consacré d'énormes sommes, peut-être au détriment des nombreuses autres routes du pays. Il en résulte que lorsqu'un programme de renforcement d'une route est mis en application, comme c'est le cas, les fonds destinés à ce programme ont tendance à aller aux autres routes qui ont été en un sens négligées.

Le Manitoba offre un bon exemple. En effet, cette province vient de financer un programme de renforcement qui permet une charge de 74,000 livres. Une partie de ces fonds a été utilisée au renforcement des ponts; c'est sans doute que le Manitoba se refuse à utiliser la totalité de ces fonds

[*Texte*]

afford to take every cent and now go from 74,000 up and continue to ignore the other roads in the grid when the program is available for them. This is a very strong reason for our feeling that the Yellowhead is entitled to a much higher priority than that, as a single entity, as an east-west corridor.

• 1010

In Alberta support for the Yellowhead has been negligible from the programs. The total amount of supply to Alberta, for instance, under the strengthening is $5 million. You know, it is of such a small amount that it is not going to be particularly effective. I have just said what Saskatchewan plans to do. They have considered the Yellowhead very, very important and they have been putting a high amount of their resources into it.

Mr. Mazankowski: I take it though that as an Association you feel arising out of the commitments that were made at the WEOC Conference that it is generally felt that Ottawa has reneged on what appeared to be a commitment to upgrade and strenghten the national highway corridor system, in this case the Yellowhead route. Is that correct?

Mr. Bain: Yes, we do feel that nothing has been done for the Yellowhead Highway, or almost nothing. The program for strengthening is in a sense so watered down by the time any part of it gets to the Yellowhead, because it has to cover such a broad network of roads in each of the four provinces, that it cannot be considered significant. That is really it, yes.

Mr. Mazankowski: What is happening in terms of a greater standardization of regulations, weights, heights, widths, and other traffic regulations in so far as the respective provinces are concerned? It has been a problem as far as the trucking industry is concerned in terms of coming up with a more uniform set of regulations so that the trucking industry could flow freely from a province on an interprovincial basis. Has there been any improvement or any moves towards resolving this problem? I understand there have been a number of meetings and a series of negotiations are going on. Is it still a very serious problem and what steps do you feel should be taken? I think in the broad sense you are saying that an upgrading in the weight limits would provide 110,000 GVW throughout the entire network, but in addition to that, what do you see as positive steps that could be taken to overcome this lack of uniformity in terms of regulations?

Mr. Bain: I think the Standards are 12 foot lanes and 8 to 10 foot shoulders; the additional passing lane on hills, that is part of the need, and as you said the 110,000 pounds, so you have a consistency of loader availability. In addition to that we work continually with the provinces on a request to consider straightening in some areas, and there is a lot of detail there, but there are many parts of the road where straightening is a necessity for the volume.

Mr. Mazankowski: What about in terms of the Motor Vehicle Act as it relates from one province to another? Is there a lack of uniformity in the regulations from province to province as it applies to motor vehicle traffic? I am referring here specifically to truck transport.

[*Interprétation*]

à un programme de renforcement visant à autoriser des charges supérieures à 74,000 livres, tout en continuant d'ignorer les autres routes du réseau. A notre avis, nous devons accorder à la Yellowhead une priorité plus forte en raison de son rôle de couloir est-ouest.

En ce qui concerne les programmes, les subventions accordées par l'Aberta à la Yellowhead ont été négligeables. En effet cette province a versé au programme de renforcement une somme de 5 millions de dollars. Cette somme est trop minime pour avoir une influence quelconque. Je viens de parler des intentions de la Saskatchewan. Cette province considère que la Yellowhead est d'une importance extrême et lui a consacré une somme très importante.

M. Mazankowski: A l'issue des engagements pris lors de la conférence sur les perspectives économiques dans l'Ouest, il semble, qu'en tant qu'association, vous reprochiez à Ottawa d'avoir manqué à son engagement de moderniser et de renforcer le réseau routier national, et en particulier la Yellowhead. Est-ce exact?

M. Bain: Oui, rien ou presque rien n'a été fait pour la route Yellowhead. Après avoir appliqué le programme de renforcement à un réseau routier très large dans chacune des quatre provinces, si j'ose dire, tellement celui-ci est affaibli lorsqu'il parvient à la Yellowhead, qu'il ne rime presque plus à rien. Et c'est là le problème.

M. Mazankowski: En ce qui concerne les provinces intéressées, que pouvez-vous nous dire quant à l'uniformation des règlements des poids, des hauteurs, des largeurs et des autres règlements routiers? Ces problèmes intéressent l'industrie des poids lourds dans la mesure où un système de règlements plus uniforme doit permettr à l'industrie des poids lourds de circuler plus librement d'une province à l'autre. Y a-t-il eu des améliorations et des propositions à cet effet? Je crois qu'un certain nombre de réunions et de négociations ont eu lieu. Considère-t-on toujours qu'il s'agit d'un problème grave et quelles mesures devraient selon vous être prises? Vous semblez dire que l'augmentation des limites de poids permettrait un poids total de charge de 110,000 livres dans l'ensemble du réseau. A part ça, quelles sont les mesures que vous envisagez afin de remédier au manque d'uniformité des règlements?

M. Bain: Je crois que la largeur réglementaire est de 12 pieds pour les voies et de 8 à 10 pieds pour les accotements, on a dû prévoir une voie de dépassement supplémentaire dans les côtes et comme vous le dites, la limite de 110,000 livres permet une certaine uniformité de charge. En outre, nous travaillons de façon permanente en collaboration avec les provinces à des projets visant à éliminer les courbes dans certaines zones. En plusieurs endroits du réseau routier, cela est nécessaire pour permettre le passage des poids lourds.

M. Mazankowski: Que pouvez-vous nous dire de l'application des lois sur les véhicules automobiles d'une province à l'autre? Y a-t-il un manque d'uniformité dans l'application des règlements d'une province à l'autre en ce qui concerne la circulation automobile? Je me réfère en particulier au transport par poids lourds.

[*Text*]

Mr. Bain: I believe there is. We are not thoroughly technically competent on this question. My understanding is that there is still no uniform situation between provinces.

Mr. Mazankowski: I have just one final question, Mr. Chairman. In the light of the concerns in respect of rising energy costs and energy conservation, public safety, the trend to more public transportation, the impact of pollution and things of that nature, it seems that we are trying to move away from the private automobile which now accounts for about 85 per cent of all passenger movements. Do you feel that your arguments to upgrade and place the Yellowhead Highway on a higher priority are somewhat weakened by the fact that these new elements have become very prominent in the total consideration of passenger traffic and freight movements in this country?

Mr. Bain: We do not think so. We see it as a much longer range proposition than tomorrow's tourist, primarily I think because of two things. Number one, it is certainly still a fact and we understand that about 80 per cent of goods still move on trucks, the non-bulk movement . . .

Mr. Mazankowski: Yes, 57 per cent of all intercity commodities.

Mr. Bain: You know, that is a lot really. We are talking about an area that is growing at a very high rate in terms of economy. We are also hearing about a number of programs of rail abandonment, and if passengers are going to be moved in those areas I suppose the next logical thing to do if you have not got a railway to do it is to have a bus for which you need a road. So I do not think that weakens our need.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

• 1015

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Marchand.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): Thank you, Mr. Chairman. I too want to welcome the gentlemen, the statements they made and the very positive approach that their organization has toward the Yellowhead highway.

The area from Kamloops, of course, and all the way to Edmonton is a relatively newly opened up route, relatively new in terms of the kind of condition that it is in now, and it is a tremendously important route between those important centres, and I just want to reconfirm very strongly a lot of the points that you made about the importance of the route.

It is a very important route now for truckers, as an alternate route, it is better than going through Calgary. From Calgary to Kamloops I am told that a large number of truckers prefer to travel the Yellowhead route because of the many factors you mentioned: lower grades, time factors involved and so on. So it is very important that we are pushing the attributes of the Yellowhead route a great deal in my part of the country.

I just want to ask: what might be the objective of your organization or some of the priority objectives of your organization for British Columbia, particularly between Kamloops and Edmonton?

[*Interpretation*]

M. Bain: Je crois qu'il y a effectivement un manque d'uniformité. Nous n'avons pas la compétence nécessaire dans ce domaine. Mais je crois pouvoir affirmer que les règlements varient d'une province à l'autre.

M. Mazankowski: J'ai une dernière question, monsieur le président. Étant donné la hausse du coût des ressources énergétiques et la nécessité de les ménager, les normes de sécurité publique, la tendance à l'accroissement des transports publics, les effets de la pollution, etc., il semble que l'on tente de s'écarter de l'automobile privée, qui est le moyen de transport utilisé dans 85 p. 100 des déplacements. Pensez-vous que vos arguments en faveur de la modernisation de la Yellowhead et de son rôle prédominant sur l'échelle des priorités, soient affaiblis par le fait que ces facteurs récents jouent un rôle de plus en plus important pour ce qui est de la circulation des passagers et des marchandises dans ce pays?

M. Bain: Je ne le crois pas. Il s'agit d'une proposition à long terme qui ne concerne pas le touriste de demain. Et ce pour deux choses. Premièrement, 80 p. 100 des marchandises sont actuellement transportées par camion, je ne parle pas du transport en vrac . . .

M. Mazankowski: Oui, 57, p. 100 des denrées qu'on transporte d'une ville à l'autre.

M. Bain: C'est beaucoup, vous savez. Nous parlons d'une région dont l'économie croît à un rythme extrêmement rapide. On nous parle également d'un certain nombre de projets d'abandon des voies ferrées; or la seule solution pour des passangers qui doivent se rendre dans ces régions est de prendre un autobus à défaut d'un train. Comme les autobus doivent rouler sur une route, cela n'affaiblit en rien nos arguments.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Marchand.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Merci, monsieur le président. J'aimerais aussi souhaiter la bienvenue à nos invités. Je les remercie pour les déclarations qu'ils ont faites et pour l'attitude très positive de l'organisme qu'ils représentent quant à la Yellowhead.

La route qui part de Kamloops, bien sûr, et qui va jusqu'à Edmonton est ouverte depuis relativement peu de temps. Il s'agit d'une route très importante entre ces deux centres et je voudrais reconfirmer fermement un certain nombre de points que vous avez soulignés à propos de son importance.

Les poids lourds l'utilisent comme voie de rechange plutôt que de traverser Calgary. Je sais qu'un grand nombre de poids lourds préfèrent emprunter la Yellowhead pour se rendre de Calgary à Kamloops en raison des divers facteurs que vous avez mentionnés: dénivellations moins importantes, plus grande rapidité, etc. Il est donc important que nous mettions en avant les avantages de cette route, du moins pour la région d'où je viens.

J'aimerais savoir quel est l'objectif ou quels sont les objectifs prioritaires de votre organisation en ce qui concerne la Colombie-Britannique et, en particulier, le tronçon qui va de Kamloops à Edmonton?

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Bain.

Mr. Bain: Yes, thank you. Mr. Marchand, a key one is the over-all improvement of that section of the road north of Kamloops. I suppose perhaps as to road condition—not considering things like shoulders and strengthening at the moment, just the condition of the road—that area I suppose pretty well from Kamloops to Clearwater is one where we have been trying to exert pressure with the Government of British Columbia for some time to get it into an improved condition.

I think that perhaps would be number one. Would you agree with me? It is a British Columbia priority from our point of view; it is the greatest need as we see it.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): How would that road rate now in terms of condition? I do not know how you would rate them.

Mr. Bain: Right now? I would say that it is the poorest section. To answer your question, I would say that is the poorest section of the Yellowhead highway right now.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): What kind of responses have you had in a specific way from the British Columbia government about this section?

Mr. Bain: Mr. Shandro could answer that, if it is all right.

Mr. T. A. Shandro (Executive Director, Yellowhead Interprovincial Highway Association): The response has been quite negative but maybe that is a little strong. The fact is that they just have not been able to make any progress in staging any type of improvement on that road in the last several years.

They have given one or two reasons for it: one, I understand, is the problem of aboriginal rights just north of Kamloops, which rather surprised me, the other is that apparently there has been some diversion of funds which originally were earmarked for that work to other parts of the province two years ago.

Those are the two reasons we have been able to get up to this point why nothing has been done on that road.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): It really sounds strange to hear the question of aboriginal rights. Old Highway 5, or part of it, belongs to the Kamloops reservation and has for many, many years now. It seems to me that they have received all of the accesses that they require and it seems to me now that the section is pretty highly upgraded especially around the reserve portion up to, say, the Canadian National junction. That is interesting.

This was just two years ago that you had this kind of a response? Is that what you said?

Mr. Bain: October, 1973. I am sorry, what response? Pardon me.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): About the problems you are having with the British Columbia Government?

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Bain.

M. Bain: Oui, merci. Monsieur Marchand, l'objectif-clé est l'amélioration de l'ensemble du tronçon de la route au nord de Kamloops. Je propose de laisser de côté pour le moment les facteurs tels que les accotements et l'élimination des courbes, et de nous limiter à la condition de la route elle-même. De nombreuses pressions ont été exercées auprès du Gouvernement de la Colombie-Britannique afin d'obtenir l'amélioration de la route entre Kamloops et Clearwater.

Il me semble que cela doit être la priorité numéro un. Êtes-vous d'accord avec moi? A notre avis, cela devrait être la priorité numéro 1 de la Colombie-Britannique. Il est indispensable d'améliorer cette route.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Comment évaluez-vous l'état actuel de cette route? Je ne sais pas comment vous l'évaluez?

M. Bain: Son état actuel? Je crois que c'est le tronçon le plus mauvais. Pour répondre à votre question, je dirais que c'est actuellement le tronçon le plus mauvais de la Yellowhead.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Quelles réponses vous a données le gouvernement de Colombie-Britannique à ce propos?

M. Bain: M. Shandro pourrait peut-être répondre à cette question s'il n'y voit pas d'inconvénient.

M. T. A. Shandro (directeur exécutif, Association de l'autoroute interprovinciale Yellowhead): Les réponses ont été négatives dans l'ensemble, bien que cela soit peut-être un peu fort. En fait, aucune amélioration n'a été apportée à l'état de cette route depuis plusieurs années.

On m'a donné une ou deux raisons à cela. J'ai cru comprendre que les droits des autochtones qui vivent au nord de Kamloops posaient un problème, ce qui m'a assez surpris. La seconde raison est qu'il semble qu'on ait utilisé ailleurs, il y a deux ans, des fonds destinés à l'origine à l'amélioration de cette route.

Ce sont là les deux explications que l'on m'a données pour justifier que rien n'ait été fait jusqu'à présent.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): C'est étrange d'entendre parler des droits des autochtones. L'ancienne route 5 est située, du moins en partie, sur la réserve de Kamloops et je crois que cette dernière dispose de tous les accès nécessaires. J'ai même l'impression que ce tronçon de route s'est amélioré en particulier aux environs de la réserve jusqu'à, je dirais, la jonction du Canadien National. C'est un point intéressant.

Vous avez reçu ces réponses il y a deux ans, n'est-ce pas? Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Bain: En octobre 1973. Je suis désolé, quelle réponse? Excusez-moi.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Au sujet des difficultés que vous avez eues avec le Gouvernement de Colombie-Britannique?

[*Text*]

Mr. Bain: Oh, I am sorry.

Mr. Shandro: No, Mr. Chairman, that was just fairly recent.

• 1020

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): We have a newly-elected government there now and I wondered, do you have any plan to go back and tap them again to try to impress your objectives upon the new government.

Mr. Bain: Indeed we do. Indeed we do.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): What has been your view on the Coquihalla? I note that Merritt is an associate member of your organization and that one of the things that the city of Merritt has been pushing a great deal with caravans—especially the Meritt Chamber of Commerce—on the Coquihalla, is to try to get this as a part of the second Trans-Canada and as part of the Yellowhead, and I wonder what your thoughts were about the Coquihalla.

Mr. Bain: Can I pass that question to Mr. Shandro?

The Chairman: Mr. Shandro.

Mr. Shandro: We have taken some fairly positive steps towards reviving once again the idea of extending the Yellowhead 5 southwards from Kamloops through Merritt and on to Hope, through the Coquihalla Pass. This possibly came to a head at an area meeting we held in Clearwater last October at which a resolution was passed requesting the B.C. government to take some action on the development of this road, a section of the highway through there. The same resolution was endorsed at our annual convention meeting in North Battleford on November 29.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): I hope it is not an embarrassing question to ask about my home area, but I notice that Kamloops is not a member of your organization. Can you tell me why? We have always supported the Yellowhead so strongly and I was surprised that we were not listed as a member of your organization.

The Chairman: Mr. Shandro.

Mr. Shandro: I am pleased to advise Mr. Chairman that Kamloops now is a member of the organization. They dropped out for one year—last year. They felt they were in a state of flux because of the creation of the larger area and so on. There was considerable confusion within the council as to what to do and what not to do. So they decided to suspend membership for one year only. I am pleased to advise you that they are back with us again.

Mr. Marchand (Kamloops-Cariboo): That is great. We will have to list them and make sure the members have them in their listing.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Marchand. Mr. Cadieu.

Mr. Cadieu: It gives me a great deal of pleasure to see you gentlemen down here with us because it is a good many years ago since I first acted as a delegate to a meeting in Edmonton pertaining to the Yellowhead route. So to see that we are getting somewhere after all that time is of some pleasure to me. In the first place you had a lot to do to get the four western provinces to agree on the location of the Yellowhead route. This I think was one of

[*Interpretation*]

M. Bain: Oh, je suis désolé.

M. Shandro: Non, monsieur le président, on m'a donné ces réponses très récemment.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): La Colombie-Britannique a maintenant un nouveau gouvernement élu récemment et je me demande si vous avez l'intention de faire de nouvelles démarches afin de lui exposer vos objectifs?

M. Bain: Mais certainement. Mais certainement.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Que pensez-vous du Coquihalla? Je remarque que la ville de Merritt fait partie de votre association; Merritt, et sa Chambre de commerce en particulier, ont essayé de promouvoir le passage de convois par le Coquihalla en essayant d'intégrer le col à cette seconde transcanadienne, la Yellowhead. Quelles sont vos vues sur le Coquihalla?

M. Bain: J'aimerais demander à M. Shandro de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Shandro.

M. Shandro: Nous avons essayé de faire renaître l'idée de prolonger la Yellowhead 5 vers le sud de Kamloops vers Hope en passant par Merritt par le col du Coquihalla. On a émis cette idée lors d'une réunion régionale qui s'est tenue à Clearwater en octobre dernier alors qu'on a adopté une résolution pour demander au gouvernement de la Colombie-Britannique d'agir dans l'aménagement de cette route, qui serait un tronçon de l'autoroute à cet endroit-là. Lors de notre congrès annuel à North Battleford le 29 novembre, la même résolution a été adoptée.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Sans vouloir faire preuve d'un esprit de clocher j'aimerais vous poser une question au sujet de ma propre région: pourquoi Kamloops ne fait-elle pas partie de votre association? Nous avons toujours été partisans de la voie Yellowhead et je m'étonne de constater que notre nom n'apparaît pas sur la liste des membres de votre association.

Le président: Monsieur Shandro.

M. Shandro: Monsieur le président, j'ai le plaisir de vous annoncer que Kamloops est désormais membre de notre association. Elle a cessé de l'être pendant une année, l'année dernière. La ville qui était en train de s'étendre était soumise à des changements fréquents; son conseil était un peu désorienté et ne savait pas très bien ce qu'il fallait faire et ce qu'il ne fallait pas faire. On a donc décidé de cesser d'être membre une année seulement. J'ai l'honneur de vous annoncer que Kamloops a rejoint nos rangs.

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Formidable. Il faudra l'inclure sur votre liste et veiller à ce que les membres de votre association soient au courant.

Merci beaucoup.

Le président: Merci monsieur Marchand. Monsieur Cadieu.

M. Cadieu: Je me réjouis à l'idée de vous voir ici messieurs car il y a de cela plusieurs années, j'ai été délégué à une réunion qui s'est tenue à Edmonton au sujet de la voie Yellowhead. Il est réconfortant de constater que les choses avancent après tout ce temps. Vous avez eu d'abord beaucoup à faire auprès des 4 provinces de l'Ouest afin qu'un consensus se dégage quant à l'endroit où serait située l'autoroute Yellowhead. Voilà une étape importante main-

[*Texte*]

the important steps as it certainly does take a long time, especially for a road of this magnitude, to get four provinces together.

Knowing it very well—the route—and what it means to northern Canada, makes me feel a lot better, specially when one looks at the distance from where the Yellowhead route is down to the south of the province, which I live in, and is where the Trans-Canada goes through. Looking at the vast population that you have to serve along the Yellowhead route and north of it, it is certainly a very important project.

While it has been going slowly, I think you have accomplished a great feat in getting the four western provinces' Departments of Highways behind this project. I think this is a great accomplishment in itself. Now I realize what you are up against in the financing of it and getting it upgraded into a highway that will take the traffic that it will be called upon to carry.

What I would like to know is how you are approaching the federal government now that you have the rest of it organized. In the event that they do come to your help, which I certainly hope they do, would you expect them to take over the same as No. 1 in the form of maintenance or would you just be asking them for an outright grant to the various provinces in which this upgrading is going to take place?

• 1025

Mr. Bain: Our approach, sir, our hope, would be to see the federal government really take the action you referred to last, in terms of the cost sharing. You referred to it as an outright grant. I suppose in a long-term sense that is the position it would take. We keep calling it an investment, but it is the same thing.

We ourselves do not see the federal government becoming involved in maintaining these roads at all. It is to get the job done that is the problem, which means getting the highway finished.

Mr. Cadieu: It would just be grants then, I take it, grants to the various provinces to upgrade their portion of it, which I think is a very important project. Possibly you may get that a lot quicker than you get the federal government to take over the whole road.

I think you mentioned another thing that possibly a lot of the members do not realize: how great a part of Canada still lies north of the Yellowhead Route. I think that is quite important. When you look at where it goes through along the south boundary of my constituency, it is only half way up the province in which I live at that stage, so it shows you that there is a vast part of Canada still north of the Yellowhead Route which is looking favourably towards an east and west route.

I do not think I have any more questions. I want only to mention once again the fact that I am very pleased to see you down here, and I do hope it bears fruit.

Mr. Bain: Thank you, Mr. Cadieu.

The Chairman: Thank you, Mr. Cadieu. Mr. Huntington.

[*Interprétation*]

tenant franchie, car il faut certes très longtemps, surtout dans le cas d'une route d'une telle longueur, avant que 4 provinces s'entendent.

Je trouve réconfortant d'apprendre cela surtout lorsque l'on songe à ce que la route signifie pour le Nord du Canada; on a qu'à voir à quelle distance du Sud de la province, la Yellowhead se trouve et où elle se situe par rapport à la Transcanadienne. Le projet est d'autant plus important lorsque l'on constate l'étendue de la population qui se trouve desservie le long de l'autoroute et au Nord de l'autoroute.

Bien que lents, les progrès sont énormes surtout en ce qui a trait aux efforts déployés pour rallier les ministères de la Voirie des 4 provinces de l'Ouest à l'idée de ce projet. Je crois que c'est là une réalisation extraordinaire. Je me rends compte maintenant que vous êtes aux prises avec des questions financières et que vous essayez d'améliorer la route afin qu'elle puisse répondre aux exigences d'une circulation croissante.

J'aimerais que vous nous disiez maintenant quelles démarches vous comptez entreprendre auprès du gouvernement fédéral maintenant que les premières étapes sont franchies. Si le gouvernement fédéral vous venait en aide, et c'est ce que je souhaite de tout cœur, voudriez-vous qu'il fasse ce qu'il fait dans le cas de la route nº 1, du point de vue de l'entretien, ou bien voudriez-vous obtenir tout simplement de lui une subvention qu'il verserait aux provinces intéressées, là où les améliorations s'imposent?

M. Bain: Nous souhaiterions, monsieur, que le gouvernement fédéral adopte votre dernière proposition, pour ce qui est du partage des frais. Vous avez parlé de subventionnement. C'est ce que nous aimerions voir à long terme, bien que nous considérions cela plus comme un investissement, mais c'est la même chose.

Personnellement, nous ne voyons pas du tout le gouvernement fédéral assumant en partie l'entretien de ces routes. Ce qui est important c'est que le travail soit fait, c'est-à-dire que l'autoroute soit achevée.

M. Cadieu: Il s'agirait donc simplement de subventions accordées aux différentes provinces pour moderniser leur section, projet très important, à mon avis. Il est fort possible que vous obteniez ceci plus rapidement que la prise en charge de toute la route par le gouvernement fédéral.

Vous avez mentionné une autre chose dont beaucoup de députés n'ont pas l'air de se rendre compte: la grande partie de territoire canadien qui se trouve au nord de la Yellowhead. Je crois que c'est très important. Elle longe la limite sud de ma circonscription alors que la moitié de la province se trouve au nord, ce qui démontre bien qu'il y a encore une grande partie du Canada au nord de la Yellowhead, très favorable à un itinéraire est-ouest.

Je ne pense pas avoir d'autres questions à poser. Je veux simplement répéter que je suis très heureux de vous voir ici aujourd'hui et que j'espère que cela portera des fruits.

M. Bain: Je vous remercie, monsieur Cadieu.

Le président: Je vous remercie, monsieur Cadieu. Monsieur Huntington.

[*Text*]

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman. May I, too, add my compliments to the two witnesses for the effort they are putting in on this. In no way do I want my initial questions to infer that I have a negative attitude to this, but I am troubled when you include on page 11 of your report lower mainland British Columbia figures in your population figures pertaining to the Yellowknife. It would perhaps clear my reaction to this if I could understand why you did.

Mr. Bain: Let us confer for a moment, I want to just see if we can recall the origin of those figures, sir.

The Chairman: Mr. Shandro.

Mr. Shandro: Mr. Chairman, I am not sure. You made reference to the Yellowknife.

Mr. Huntington: Yes, you show population concentrations along—oh, did I say Yellowknife? I mean Yellowhead, I am sorry. You show population concentrations via Trans-Canada as 1,465,000; via Yellowhead, British Columbia, 1,387,000; and you make a note somewhere that you included the Vancouver population figures in there. Why?

Mr. Shandro: Because of the ultimate extremity of the Yellowhead. We made reference a while ago, sir, to the fact that the trucking industry prefers the Yellowhead. They prefer the Yellowhead in their runs to Vancouver from Winnipeg, a difference of 70 miles, approximately, and more economical.

Mr. Huntington: Yes, but Vancouver is already reached through Kamloops with developed highway that has had substantial funding—international funding, I might say—down through the Fraser Canyon. I am just confused on that point.

That also leads me to your vehicle figures. Are they also including traffic on that route from Kamloops to Vancouver or from Jasper to Kamloops? How accurate are those figures that you are showing there on page 16? Are you including lower mainland traffic in that?

Mr. Bain: No, we are not, sir. The only figures that we have available for vehicular count on the road are those at the park gate, Jasper Park.

Mr. Huntington: I see. So those figures really are not calculated on the same basis. They are more accurate than the basis of your population figures. I would suggest, in my reading of your report, that that weakens it—the population figures including Vancouver.

Mr. Bain: I think possibly there should have been a remark to say there is a figure in there that refers to the area served.

Mr. Huntington: Your report mentions a figure of $377 million. What year is the base of that figure?

• 1030

Mr. Bain: The base of that figure, sir, is the year 1975, at the time we met with the four provincial ministers.

[*Interpretation*]

M. Huntington: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais également transmettre mes compliments aux deux témoins pour les efforts qu'ils consacrent à ce projet. Je ne veux en aucune manière que mes premières questions puissent faire croire que mon attitude est négative, mais que vous ayez inclus les chiffres de la région de Vancouver dans ceux de la population desservie par la Yellowknife à la page 11 de votre rapport me gêne. Ma réaction serait peut-être différente si je pouvais comprendre pourquoi.

M. Bain: Accordez-nous un instant que nous essayions de retrouver l'origine de ces chiffres, monsieur.

Le président: Monsieur Shandro.

M. Shandro: Monsieur le président, je ne comprends pas très bien. Vous avez parlé de la Yellowknife.

M. Huntington: Oui, vous indiquez les concentrations de la population le long . . . oh, est-ce que j'ai dit Yellowknife? Je voulais dire Yellowhead, je m'excuse. Vous indiquez pour l'autoroute Trans-Canada une population de 1,465,000 et une population de 1,387,000 pour la Yellowhead, pour la Colombie-Britannique; et quelque part vous indiquez que vous incluez dans ces chiffres la population de Vancouver. Pourquoi?

M. Shandro: A cause de l'extrémité finale de la Yellowhead. Nous avons dit il y a quelques instants, monsieur, que les transporteurs préféraient utiliser la Yellowhead. Ils préfèrent la Yellowhead pour aller de Vancouver à Winnipeg, car cela fait environ 70 milles de moins et c'est plus rentable.

M. Huntington: Oui, mais on peut déjà parvenir à Vancouver par Kamloops en empruntant l'autoroute qui a été largement financée par des intérêts étrangers et longeant le Canyon de la Fraser. Je ne comprends donc pas très bien.

Cela me conduit d'ailleurs à vos chiffres concernant les véhicules. Incluent-ils également les véhicules empruntant cet itinéraire de Kamloops à Vancouver ou de Jasper à Kamloops? Quel est le degré de précision de ces chiffres figurant à la page 16? Y incluez-vous également la région de Vancouver?

M. Bain: Non, monsieur. Les seuls chiffres disponibles pour le nombre de véhicules sont ceux correspondant aux passages dans le parc de Jasper.

M. Huntington: Je vois. Ces chiffres ne sont donc pas vraiment calculés de la même manière. Ils sont plus précis que ceux pour la population desservie. Je me permettrai de dire que l'inclusion de ce chiffre pour Vancouver affaiblit votre rapport.

M. Bain: Nous aurions peut-être dû faire remarquer qu'il y a un chiffre qui renvoie à la région desservie.

M. Huntington: Vous mentionnez le chiffre de 377 millions de dollars dans votre rapport. Sur quelle année se fonde ce chiffre?

M. Bain: Sur l'année 1975, au moment où nous avons rencontré les quatre ministres provinciaux.

[*Texte*]

Mr. Huntington: That figure has come from Public Works in each province?

Mr. Bain: It is the sum total from the highways department in each province.

Mr. Huntington: It is the gross figure?

Mr. Bain: Yes.

Mr. Huntington: In that figure, do you have a breakdown of the cost per mile—say, Winnipeg to Edmonton, Edmonton to Jasper, Jasper to Prince Rupert and Jasper to Kamloops?

Mr. Bain: No, sir, we do not.

Mr. Huntington: Of that figure, what is the total that would apply to British Columbia? We have a very different cost-per-mile of improvement and development.

Mr. Bain: We do not have with us the individual figures from each province. Frankly, one of the reasons we did not make a point either to enter those or to bring them is that being an organization of four provinces we have to be very careful, we feel, that we do not tend to represent any individual province.

Mr. Huntington: But if you brought similar figures from each province, it would help us in our work here. I agree with the Yellowhead Highway and the whole concept, but I am also representing my province in an area that is densely populated. If 50 per cent or 75 per cent of your $377 million figure applies to the province of British Columbia, that puts an entirely different light on it. It would certainly help me in my considerations if I had that kind of data.

Mr. Bain: For whatever use it might be to you, Mr. Shandro tells me that his recollection of the split is that B.C. was in the order of about $100 million of that.

Mr. Huntington: One hundred million would improve the road from Jasper through to Prince Rupert, and from Jasper down to Kamloops?

Mr. Bain: That is his recollection of the figure they gave us. I must hasten to say that these figures from the individual provinces were given to us and we accept them. We are not technically able or equipped to question whether or not the figure they choose to do the job is correct.

Mr. Huntington: Not being an expert, but just following figures from time to time, I would suggest you could not have improvements to that section of the road, comparable to the standard that exists on the Trans-Canada Highway, for $100 million. That is a pretty rough part of Canada.

Mr. Bain: Certainly we recognize it, and I think all the other provinces do, as the toughest area, of course, because of the terrain. I think it is a fact, too, that in British Columbia, in finishing the job, there would have to be certain tolerances in as much as there are some areas where it would probably be absolutely impractical to build the road to the width that would be ideal at any time in the near future.

Mr. Huntington: That is right. Not within $100 million.

[*Interprétation*]

M. Huntington: Ce chiffre a été communiqué par les Travaux publics de chaque province?

M. Bain: C'est la somme des chiffres communiqués par la voirie de chaque province.

M. Huntington: C'est le chiffre global?

M. Bain: Oui.

M. Huntington: Dans ce chiffre, est-ce que vous avez le détail du coût par mille, disons de Winnipeg à Edmonton, d'Edmonton à Jasper, de Jasper à Prince Rupert et de Jasper à Kamloops?

M. Bain: Non, monsieur.

M. Huntington: Quelle est la part de la Colombie-Britannique? Notre coût par mille d'amélioration et de modernisation est très différent.

M. Bain: Nous n'avons pas les chiffres respectifs pour chaque province. Je dois avouer franchement que si nous ne l'avons pas fait c'est qu'étant une organisation couvrant quatre provinces, il nous faut être très prudents. Nous estimons qu'il ne nous faut pas être plus représentatifs d'une province ou d'une autre.

M. Huntington: Mais si vous pouviez nous communiquer des chiffres analogues pour chaque province, cela nous aiderait beaucoup dans notre travail. Je suis tout à fait d'accord avec le concept de l'autoroute de la Yellowhead, mais je représente également dans ma province une région à forte densité démographique. Si 50 p. 100 ou 75 p. 100 de ces 377 millions de dollars s'appliquent à la province de la Colombie-Britannique, cela peut fortement changer l'optique. Si j'avais ce genre de données cela me faciliterait grandement la tâche.

M. Bain: M. Shandro, si cela peut vous être utile, me dit que selon ses souvenirs la part de la Colombie-Britannique est d'environ 100 millions de dollars.

M. Huntington: Cent millions de dollars qui iraient à l'amélioration de la route entre Jasper et Prince Rupert et Jasper et Kamloops?

M. Bain: C'est le souvenir qu'il a du chiffre qu'ils nous ont donné. Je me hâte d'ajouter que ces chiffres nous ont été donnés par les provinces respectives et que nous les avons acceptés. Nous n'avons pas les moyens techniques suffisants pour déterminer si le chiffre sur lequel ils se sont arrêtés pour faire le travail est adéquat.

M. Huntington: N'étant pas spécialiste, mais étudiant les chiffres de temps en temps, je dirais que 100 millions de dollars ne sont pas suffisants pour apporter des améliorations à cette partie de la route pour qu'elle soit comparable aux normes de la Trans-Canada. Il s'agit d'une région très rude du Canada.

M. Bain: Nous reconnaissons certes qu'il s'agit de la région la plus difficile, tout comme les autres provinces, bien entendu, à cause du terrain. Il est également certain qu'en Colombie-Britannique, en parachevant le travail, il faudra faire certaines concessions dans la mesure où dans certaines régions il ne sera absolument pas possible de donner à la route une largeur idéale.

M. Huntington: C'est exact. Pas avec 100 millions de dollars.

[*Text*]

Mr. Bain: That may be the answer to the question you are asking. I cannot answer it because these are their figures.

Mr. Huntington: I would suggest that this is rather important if you expect B.C. M.P.s to work in a constructive manner with our provincial authorities.

Could you help us, province by province, as to what priorities the ministers concerned place on the Yellowhead in terms of over-all expenditure, in terms of the problems facing provinces today and the general drying up of cash flow? Can I go back to my province and say what priority they place on it? Do you have any idea at all?

Mr. Bain: I honestly do not think we have, for two reasons. I am not sure we had a clear picture from them before the government changed, and I am quite sure we have not got one now.

Mr. Huntington: The other three provinces involved: do they place a high priority, a medium or low priority on this?

Mr. Bain: I think I can say they place a very high priority on the Yellowhead Route.

Mr. Huntington: In other words, if the federal government came through with funds as requested, can they match them?

• 1035

Mr. Bain: Sir, I appreciate your having asked that question because it gives me an opportunity to touch a point. When we met with the four ministers in Prince Rupert and asked them to endorse the draft of our proposal we made it very clear that we recognized by asking them to endorse it that they were also endorsing their willingness to do their part when it came time to share, and they recognized that and accepted it. So, I think the answer to your question is yes, they are prepared.

Mr. Huntington: All right. By province, am I right in concluding that probably British Columbia will have the highest maintenance and winter maintenance costs?

Mr. Bain: We believe that is true.

Mr. Huntington: Would it be possible, Mr. Chairman, for me to ask if the figures within the routes, the cost per mile, or the cost for the British Columbia portion or the percentage of that $377 million could be given to us subsequently in a letter?

Mr. Bain: We would be quite happy to do that, sir. I think it would be incumbent on us to clear that with the provinces, but I doubt if there would be any problem. We would be most happy to get that information and to see that you have it.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman. That is all I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. If it is convenient for Mr. Bain, and if all the members are agreeable, perhaps he could forward the material to either the Clerk or to myself, and we will make sure that all members of the Committee receive a copy of that information. Dr. McIsaac?

[*Interpretation*]

M. Bain: C'est peut-être la réponse à la question que vous avez posée. Je ne peux y répondre car ce sont les chiffres qu'ils nous ont fournis.

M. Huntington: Je me permettrai de dire que c'est assez important si vous voulez que les députés de Colombie-Britannique puissent travailler d'une manière constructive avec les autorités provinciales.

Pourriez-vous nous dire, province par province, quelles priorités les ministres concernés ont accordé à la Yellowhead dans le cadre de leur budget total, compte tenu des problèmes des provinces aujourd'hui et de l'assèchement progressif des trésoreries? Pour en revenir à ma province, quelle priorité lui accordent-ils? Avez-vous une idée?

M. Bain: Honnêtement, nous n'en avons pas, pour deux raisons. Nous n'avions pas une idée vraiment claire avant le changement de gouvernement, et je ne suis pas sûr qu'elle le soit plus maintenant.

M. Huntington: Quelle priorité y accordent les trois autres provinces?

M. Bain: Je crois pouvoir dire qu'elles accordent une très grande priorité à la Yellowhead

M. Huntington: En d'autres termes, si le gouvernement fédéral débloque les fonds réclamés, les provinces peuvent-elles en faire autant?

M. Bain: Monsieur, je vous suis reconnaissant d'avoir posé cette question car cela me permet d'évoquer un point important. Lorsque nous avons rencontré les 4 ministres à Prince Rupert et que nous leur avons demandé de souscrire à notre proposion, nous leur avons fait bien comprendre que ce faisant ils s'engageaient également à assumer leurs responsabilités au moment du partage des frais, ce qu'ils ont admis et accepté. Je puis donc vous répondre dans l'affirmative, ils sont prêts à le faire.

M. Huntington: Très bien. Par province, ai-je raison de conclure que les dépenses d'entretien les plus élevées seront celles de la Colombie-Britannique?

M. Bain: C'est ce que nous croyons.

M. Huntington: Monsieur le président, pourrais-je demander à ce que les chiffres relatifs au coût par mille, ou au coût pour la partie de la Colombie-Britannique, ou le pourcentage de ces 377 millions de dollars nous soient transmis par écrit à une date ultérieure?

M. Bain: Nous serions très heureux de le faire, monsieur. C'est à nous qu'il revient de faire cette demande aux provinces mais je doute que cela pose un problème. Nous serions très heureux d'obtenir ces renseignements et de vous les communiquer.

M. Huntington: Je vous remercie, monsieur le président. C'est tout.

Le président: Je vous remercie, monsieur Huntington. Si cela convient à M. Bain, et si tous les députés sont d'accord, ces documents pourraient peut-être être envoyés au greffier ou à moi-même, et ensuite nous nous assurerons que tous les membres du comité en reçoivent un exemplaire. M. McIsaac.

[*Texte*]

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, may I first also welcome the gentlemen and congratulate them for not only coming here, but for the good job they have done through the years in fostering the development of this particular route. It has been an up and down kind of struggle at times, I am sure, but a group of them have certainly stayed with it and stuck with it through thick and thin and, despite the kind of answers they may feel they are not getting, I think they have made some pretty darn good progress.

I was interested in some of the comments. With respect to the emphasis or the priority given to the Yellowhead Route, you have said that you would like to see more recognition in terms of money, really, from the federal government in that respect. Let me put it to you this way. Is your association, Mr. Bain, satisfied that the provincial governments are giving this route enough priority in terms of their own allocation of funds within their own provinces? I have an opinion on my own province in that respect, but I would like your opinion as to whether you feel the provincial governments are really giving this thing the kind of priority that you would like to see and that they certainly talk about when they come to Ottawa.

Mr. Bain: Thank you, doctor. We are continually asking the provincial governments to do certain things about the route. It is our feeling that for the most part the provinces have done a great deal for it. I think it is also true to say that we have been somewhat disappointed in the British Columbia end of it over the period of the last year or two years. It just has not seemed to move. Certainly Saskatchewan and Alberta have really done a great deal. I suppose it is probably right to say Saskatchewan in particular. The re-doing of that section not too long ago from Yorkton to Saskatoon was a tremendous thing. Manitoba has a smaller part because they only have that part from Portage to the border of Saskatchewan, and they may have perhaps had somewhat less input than their two neighbours, but I have to say very quickly that I am afraid we are never satisfied. Our objectives being what they are, I do not think we will ever be satisfied until that road is finished; that is, brought up to standard as to width and strength, and it is our feeling that our job will be done at that time.

Mr. McIsaac: I know you are not, as you said earlier, a group of technical experts as far as the highway is concerned, but are you satisfied that the section that has been completed in the last couple of years and was begun about eight or nine years ago, from Yorkton to Saskatoon, come up to what you would like to see as a final for the whole route, essentially?

Mr. Bain: I will ask Mr. Shandro to speak to that, Mr. Chairman, if I may.

• 1040

The Chairman: Mr. Shandro.

Mr. Shandro: We are given to understand that that section of the road is up to the maximum load limit standards as based on the 110,000-pound load limit. We are not entirely satisfied with some of the areas, particularly some of the approaches—Yorkton is a good example. We are not entirely satisfied with the shoulder width of the full length of that stretch and so on, but basically it is considered one of the finest of the stretches along the Yellowhead.

[*Interprétation*]

M. McIsaac: Monsieur le président, j'aimerais également d'abord souhaiter la bienvenue à ces messieurs et les féliciter non seulement d'être venus ici, mais de l'excellent travail qu'ils ont fait au cours des années pour le développement de cette autoroute. Cela n'a pas toujours été facile, j'en suis certain, mais ils ont résisté malgré tout et des progrès énormes ont été réalisés.

Certains des commentaires m'ont intéressé. Au sujet de la priorité accordée à la Yellowhead, vous avez dit souhaiter une plus grande reconnaissance sur le plan financier, du gouvernement fédérale. Je n'irai pas par 4 chemins. Monsieur Bain, votre association est-elle convaincue que les gouvernements provinciaux accordent une priorité suffisante à cette autoroute dans le cadre des crédits qu'ils allouent à cette autoroute? J'ai mon idée pour ce qui est de ma province, mais j'aimerais avoir la vôtre, savoir si vous estimez que les gouvernements provinciaux accordent véritablement le genre de priorité que vous aimeriez voir et qu'ils manifestent bien lorsqu'ils se rendent à Ottawa.

M. Bain: Je vous remercie, monsieur. Mous demandons continuellement aux gouvernements provinciaux de faire certaines choses pour cette autoroute. Nous estimons qu'en règle générale les provinces ont beaucoup fait. Il nous faut dire, par contre, que nous avons été quelque peu déçu par la Colombie-Britannique ces deux dernières années. Elle nous a semblé simplement passive. La Saskatchewan et l'Alberta ont assurément fait beaucoup. C'est ce qu'on peut dire à juste raison pour la Saskatchewan en particulier. La reconstruction de la section de Yorkton à Saskatoon il n'y a pas longtemps a été quelque chose d'extraordinaire. Le Manitoba a joué un rôle moindre car il n'a que cette partie allant de Portage à la frontière de la Saskatchewan, et sa participation a peut-être été moindre que celle de ses deux voisins, mais je m'empresse d'ajouter que nous ne sommes jamais satisfaits, j'en ai peur. Étant donné nos objectifs, je crois que nous ne serons satisfaits que lorsque cette autoroute sera terminée; c'est-à-dire, conforme aux normes pour ce qui est de la largeur et de la résistance, et ce n'est qu'à ce moment-là que nous aurons le sentiment que notre travail sera terminé.

M. McIsaac: Je sais, et vous l'avez dit, que vous n'êtes pas un groupe d'experts techniques pour ce qui est de l'autoroute, mais vous êtes convaincus que la section qui a été achevée au cours des deux dernières années et qui est entrée en service il y a 8 ou 9 mois, de Yorkton à Saskatoon, correspond à la norme que vous aimeriez voir pour toute l'autoroute, essentiellement?

M. Bain: Si vous le permettez, monsieur le président, je demanderai à M. Shandro ses commentaires sur ce point.

Le président: Monsieur Shandro.

M. Shandro: On nous laisse entendre que cette section de route répond aux normes de poids maximum permis fondé sur la limite de poids de 110,000 livres. Certaines régions ne satisfont pas aux exigences, spécialement certaines voies d'accès: Yorkton en est un bon exemple. Même si cette section de route est une des meilleures de la Yellowhead, nous ne sommes pas entièrement satisfaits, de la largeur de l'accotement.

[*Text*]

Mr. McIsaac: Another question relative to the $21 million of funds from the oil export tax, really, that went from the federal government to the Province of Saskatchewan and which they have indicated they will spend, primarily at least, on the Yellowhead route. The Minister of Highways from Saskatchewan was quoted at least in one of the local papers—I think it was the Lloydmister *Times*—to the effect that $21 million was a mere drop in the bucket as far as improvements were concerned in that western section. I just wondered if your association holds the same view. I happen to disagree with the Minister myself on that statement, but I wondered what you felt about that amount and that kind of proposed expenditure.

Mr. Bain: I think we would be sort of remiss in trying to expert the answer to that question because the Government of Saskatchewan are the people that know the costs and are spending the money and we are just not experts. I think we are not equipped to have a decision on how that fits in. We are delighted with the fact that it is available to do the job, to help with the job. We are just delighted about that. As it relates to their whole situation I think we are not equipped to comment.

Mr. McIsaac: I am glad to hear you say that, because while it may not meet your total objective, or indeed perhaps the total objective of the province, certainly I think it is a good move on the part of the province to be devoting that to that purpose. It is true, of course, and it has been referred to, that the highway strengthening program and indeed the western northlands program, which involves both Transport and DREE in effort, those two programs and those two policies and the money going from the federal government to the provinces in that respect arose as a result of agreement and as a result of requests from the provinces for those two particular programs, those two particular functions, so it was not a one-sided decision in respect of both of those programs, and it seems to me that highways remain primarily a provincial area of responsibility. The fact that the federal assistance is forthcoming in those two areas, albeit not that large perhaps, shoudl serve to help free up some provincial funds in these cases for the Yellowhead route. So in that light I have considered personally and felt that those two programs, while not aimed at the Yellowhead, certainly are a help in that sense. They are relieving provincial pressures elsewhere and hopefully will allow them to put more funds on the Yellowhead route.

I did not hear your comment fully in response to a question, but do you really feel that any possible branch line abandonment in that part of the Prairies generally will have any real bearing on the utilization of this road? If you said—and I did not really hear you very clearly there—that you felt that was the case, I personally do not agree. Your main lines go up through that area and they are not up for examination by the Hall Commission. I would like to hear you elaborate a little more on that.

• 1045

Mr. Bain: The relationship to branch-line abandonment was really a general statement without any detail on what, in any given area, might be abandoned. It was based really on the assumption that if a given area is affected and you abandon certain rail facilities, it would naturally follow that something must be shipped on the road that may not have been on the road before, aside from bulk shipments, although I myself have been surprised to learn lately the

[*Interpretation*]

M. McIsaac: Je voudrais poser une question sur les 21 millions de dollars provenant des impôts sur l'exportation du pétrole. Le gouvernement fédéral a versé cette somme à la province de Saskatchewan qui a signalé son intention de dépenser cet argent principalement sur l'autoroute Yellowhead. Selon un des journaux locaux, *The Lloydminster Times*, le ministre de la Voirie de la Saskatchewan a dit que ces 21 millions de dollars représentent une très petite somme proportionnellement aux coûts de l'amélioration de la section ouest de l'autoroute. Votre association partage-t-elle ce point de vue? Je ne suis pas d'accord avec la déclaration du ministre et je veux connaître votre opinion sur ce montant et la façon proposée de le dépenser.

M. Bain: Nous serions malvenus d'essayer de répondre à cette question puisque c'est le gouvernement de la Saskatchewan qui connaît les coûts et dépense l'argent. Nous ne sommes pas des experts en la matière et nous ne sommes pas prêts à trancher la question. Nous sommes heureux de savoir que l'argent est disponible pour permettre l'exécution plus rapide et plus efficace des travaux. Nous ne sommes pas en mesure de juger la situation dans son ensemble.

M. McIsaac: Je suis ravi de vous entendre parler ainsi. Même si cette somme d'argent ne répond pas à l'objectif global de la province, il est certain que celle-ci pose un geste pensé en consacrant cette somme d'argent à l'autoroute Yellowhead. Le programme d'élimination des courbes de l'autoroute de même que le programme de développement du Nord-Ouest relèvent des ministères des Transport et de l'Expansion économique régionale. Suite à des demandes des provinces, il y a eu entente. Le gouvernement fédéral leur a versé de l'argent pour ces deux programmes. Il ne s'agit pas d'une décision unilatérale et il demeure que les voies routières relèvent d'abord des provinces. L'aide fédérale dans ces deux domaines, même si elle est minime, devrait pousser les provinces à débloquer des fonds pour l'autoroute Yellowhead. Même si ces deux programmes ne sont pas destinés à l'autoroute Yellowhead, ils contribueront certainement à une amélioration. Ils diminuent les pressions sur les fonds provinciaux pour permettre à chaque province de consacrer plus d'argent à l'autoroute Yellowhead.

Je n'ai pas tout à fait saisi votre réponse à ma question. Croyez-vous réellement que la fermeture de voies ferrées secondaires dans cette partie des Prairies modifiera l'utilisation de cette route? Je n'ai pas entendu clairement ce que vous avez dit. Cependant, si c'est ce que je crois, je ne suis pas d'accord avec vous. Des voies principales traversent cette région et on n'a pas demandé à la Commission Hall de se prononcer sur leur abandon. J'aimerais entendre vos commentaires sur ce point.

M. Bain: On a simplement mentionné l'abandon de voies secondaires d'une façon générale sans donner de détails sur la région touchée. Si une région subit le retrait des services de chemins de fer, il est normal que certains produits soient expédiés par les routes même s'il n'en était pas ainsi auparavant sauf pour les expéditions de marchandises en vrac. A ma grande surprise, j'ai appris récemment qu'un volume assez important de grain est expédié par les

[*Texte*]

actual volume of grain that ends up on the highway. Not being a farming person, I had never thought of grain other than as on rail cars, but apparently that is not entirely the case.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, I think that is the extent of my questions.

The Chairman: Thank you, Mr. McIsaac.

Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: Thank you, Mr. Chairman.

I have to be at another meeting at 10.30 so I will not be very long. I want to join my many colleagues who have expressed their appreciation to you for coming forward and, of course, being from Saskatoon, which is really the hub of the whole system, I want you to know my interest is at least as great as theirs.

There are just a couple of things that I wanted to put to you as an organization interested in promoting the Yellowhead route. It concerns the highways. I do not know whether or not the Association has taken a position on this. I understand from what you said that basically you are promoting the concept of the Yellowhead route, a second Trans-Canada Highway across Western Canada, and that you are not setting up too stringent guidelines as to how some aspects of the highway are implemented, except that you wanted a certain consistent level of strength and width.

What concerns me, quite frankly, is the concept in highway construction, which in Western Canada we can all appreciate, that the highway has to come down the main street of every city and town.

For example, in Saskatoon we have some highways coming together—and Yellowhead is a good example—onto a freeway and spewing the total traffic right into the heart of the city through residential areas. I have always considered this to be an unfortunate concept. Has the Association made any positive recommendations on this? I realize there are limitations, of course, especially in British Columbia and some other areas that may preclude anything else. Do you not feel that the route should avoid going through metropolitan areas, and should skirt around and not go through smaller cities and towns? What is your position in that?

Mr. Bain: Yes. This is one of the priorities on which we deal with the provincial governments. There are several areas; the eventual Saskatoon arrangement and whatever form of by-pass it might take is one. The city of Edmonton has a major problem that they are trying to resolve. That is a very tough route, right through that city. The interchange is not quite the same problem at Yorkton but it is the same kind of problem to which you refer.

To answer your question: Yes. We recognize this. This is a key problem on which we are working with the provincial governments. They certainly recognize the problem. It comes back to one of priorities, I guess. Do you work on the bypass if you have a piece of bad road for 85 miles or so? The City of Edmonton, for one example, is now working actively as a city with the provincial government to solve that particular problem. They have chosen a route and have so many dollars to . . .

[*Interprétation*]

routes. N'étant pas agriculteur, je croyais que tout le grain était transporté par train; apparemment ce n'est pas le cas.

M. McIsaac: Monsieur le président, voilà toutes mes questions.

Le président: Merci, monsieur McIsaac.

Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Merci, monsieur le président.

Je serai bref puisque je suis attendu à une autre réunion à 10 h. 30. Avec tous mes collègues, j'aimerais vous remercier d'être venus. Je suis originaire de Saskatoon, le centre du système routier dont nous parlons. Vous comprendrez mon intérêt à cette question.

J'aimerais vous soumettre quelques questions à titre d'association intéressée à la promotion de l'autoroute Yellowhead. Elles portent sur les grandes routes. Votre association s'est-elle prononcée là-dessus? Votre témoignage révèle que vous favorisez l'idée de l'autoroute Yellowhead, une seconde autoroute transcanadienne à travers l'Ouest canadien. Vos lignes directrices sur l'implantation de certains aspects de l'autoroute semblent raisonnables. Vous exigez toutefois des normes uniformes quant au poids et à la largeur.

Dans le domaine de la construction des grandes routes de l'Ouest canadien un point m'inquiète. Il semble que les autoroutes doivent toujours traverser la rue principale de toutes les villes et de tous les villages.

A Saskatoon, par exemple, un certain nombre de grandes routes convergent—la Yellowhead est un bon exemple—à une autoroute. Toute la circulation routière aboutit directement au cœur de la ville, après avoir traversé les quartiers d'habitation. Cela me semble malheureux. Votre association a-t-elle formulé des recommandations à ce sujet? Je suis conscient spécialement en Colombie-Britannique et dans d'autres régions, que certaines contraintes empêchent toute autre décision. Ne croyez-vous pas que les routes devraient éviter de passer par les régions métropolitaines mais plutôt les contourner et ne pas traverser les petites villes et villages? Qu'en pensez-vous?

M. Bain: En effet, c'est une des questions prioritaires que nous discutons avec les gouvernements provinciaux. Plusieurs régions sont touchées par cette question. On discûte présentement d'une route d'évitement pour la ville de Saskatoon. La ville d'Edmonton fait face à un problème majeur semblable. Une voie rapide traverse la ville. La question de l'échangeur n'est pas tout à fait la même qu'à Yorkton mais ça se ressemble.

En réponse à votre question je vous dirai que nous reconnaissons l'existence du problème. Nous en discutons avec les gouvernements provinciaux qui eux aussi en sont conscients. Selon moi, il faut établir des priorités. Doit-on s'occuper de l'autoroute de dégagement quand on a une section de route de 85 milles en mauvais état? La ville d'Edmonton, par exemple, s'active à l'heure actuelle avec le gouvernement provincial à résoudre ce problème particulier. Ils ont choisi un itinéraire et ils ont tant de dollars . . .

[*Text*]

• 1050

Mr. Hnatyshyn: Considering the cost of the subway—it has escalated, as I understand it—you might be able to use that as an underground route and avoid all the traffic on the surface.

I suppose these are rather parochial questions, if I may be permitted to ask them. Have you had any indication from the Province as to the progress or how far we have gone ahead in developing the idea of putting the Yellowhead Route on a circle drive and building a new bridge, which in effect would skirt the city? Could you give us an up-to-date report on that, or any information you might have?

Mr. Bain: The only up-to-date information we have is simply the parent plan to apply the $21 million in Saskatchewan, as we have said, and improve the west half and the approaches and interchanges at Yorkton and Saskatoon.

Mr. Hnatyshyn: I ask better questions than Mr. Goodale does, apparently.

Mr. Goodale: I asked them first.

Mr. Hnatyshyn: Oh, did you? The only thing I remember his saying is that the federal contribution is unsatisfactory. But getting back to Saskatoon . . .

Mr. Bain: I apologize for lack of detail, but I know that we have spoken to the mayor of Saskatoon with him about that bridge. I know that the government of Saskatchewan is very aware of it, and I can only presume that their application involves that problem.

Mr. Hnatyshyn: Apart from that, my own observation of the Saskatchewan portion of the Yellowhead—I have been quite impressed with it. As you indicate, the portion east of Saskatoon has certainly been improved greatly, and it is a very encouraging sight to see. I was wondering, when you get into Manitoba, how that rates in your list of priorities with respect of going down to join near Portage. How does that stretch of road, in the estimation of your association at this present time, stand? Is it in reasonable condition or reasonable standard compared with the rest of the system, or do you feel that it requires some attention?

Mr. Bain: One thing definitely requires attention, and I will pass the balance of this question to Mr. Shandro if he has more up-to-date information than I do. It has only 74,000 pounds of strength, and that is a real limiting proposition. There is no doubt about that. I am not personally knowledgeable at this point about the shouldering situation. I know you are, Mr. Shandro, on the Manitoba sector.

The Chairman: Mr. Shandro.

Mr. Shandro: The shouldering situation is reasonably good compared to the quality of the roads, but the quality of the roads is not as good as it is immediately west of there on the Saskatchewan side.

Mr. Hnatyshyn: To get to Clear Lake—that portion is part of the road. Is it not?

[*Interpretation*]

M. Hnatyshyn: Compte tenu du prix de revient du métro, sauf erreur, il a beaucoup augmenté, on pourrait l'utiliser comme une voie souterraine désengorgeant ainsi par la voie souterraine la circulation en surface.

Il s'agit de questions locales et limitées à ma région, mais si vous me le permettez: où en est le projet de boulevard périphérique ceinturant la ville et de construction d'un nouveau pont? Pourriez-vous nous communiquer les derniers renseignements à ce sujet?

M. Bain: Les seuls renseignements à jour que nous ayons, c'est ce que, selon le programme, 21 millions de dollars doivent être consacrés à la Saskatchewan, comme nous l'avons dit, et qu'il faut améliorer la moitié ouest ainsi que les voies d'accès et les échangeurs de Yorkton et de Saskatoon.

M. Hnatyshyn: Il semble que je pose de meilleures questions que M. Goodale.

M. Goodale: Je les ai posées le premier.

M. Hnatyshyn: Oh, vraiment? Je me souviens simplement qu'il a dit que la contribution du gouvernement fédéral était insatisfaisante. Mais pour en revenir à Saskatoon . . .

M. Bain: Je m'excuse du manque de détails, mais nous avons discuté de ce pont avec le maire de Saskatoon. Je sais que le gouvernement de la Saskatchewan en a conscience, et je ne peux que présumer que la demande inclut cette question.

M. Hnatyshyn: A part cela, je dois dire que la partie de la Yellowhead en Saskatchewan m'a fortement impressionné. Comme vous le dites, la partie à l'Est de Saskatoon a été grandement améliorée, et c'est très encourageant. Lorsque l'on arrive au Manitoba, quelle est la priorité accordée à la jonction près de Portage? Selon les estimations de votre association quel rang occupe à l'heure actuelle ce bout de route? Son état est-il comparable au reste du réseau, ou estimez-vous qu'il faut y prêter une certaine attention?

M. Bain: Il y a une chose qui mérite l'attention, et je vais d'ailleurs demander à M. Shandro de répondre à cette question s'il a des renseignements plus récents que les miens. La résistance ne permet que des charges de 74,000 livres ce qui est très restrictif. Cela ne fait aucun doute. Personnellement, je ne sais pas ce qu'il en est pour les accotements à l'heure actuelle. M. Shandro est plus au courant pour le Manitoba.

Le président: Monsieur Shandro.

M. Shandro: L'état des accotements est tout à fait raisonnable en comparaison de la qualité des routes, mais cette qualité n'est pas aussi bonne qu'en Saskatchewan qui se trouve immédiatement à l'Ouest.

M. Hnatyshyn: Pour aller à Clear Lake—cette section fait partie de la route. N'est-ce pas?

[*Texte*]

Mr. Bain: It is not on the route, sir.

Mr. Hnatyshyn: I was just wondering if that was part of the highway. It is not part of it. Okay. That answers my question.

The next question I was going to ask was if you were going through the national park areas—I guess that is part of the route. We travelled on that route and we made a detour up here, at Riding Mountain National Park. I see it here.

With respect to the portion under national park areas, which is directly under federal control and so on, what was your experience in that area with respect to the standard of roads? The federal government has direct responsibility, I suppose. How is your assessment of the standard there?

Mr. Bain: Mr. Chairman, I will ask Mr. Shandro to say something about that.

You have some information, I think, on the national parks.

The Chairman: Mr. Shandro.

• 1055

Mr. Shandro: Yes, Mr. Chairman.

I had a communication from Parks Canada—mind you, this communication was before the restrictive program was put into effect—that strengthening the Yellowhead Highway through Jasper National Park to its proper standards was on their program for 1976.

I must repeat, this was information provided prior to the establishment of the restraint program.

Mr. Hnatyshyn: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, in effect, this organization is intended to try to create what I think could properly be called an alternate Trans-Canada from Winnipeg west.

Have you had any connection or association with anybody east of the Prairies in an effort to have this as a national rather than as a relatively local program?

Mr. Bain: Well, sir, our position is that we do not see it as local or regional. Admittedly, the route we are talking about is in western Canada, but we believe the route is now part of Canada's national highway system, on an east-west basis. I guess two years ago, it was recognized as part of the national highway system by the Government of Canada. At that time, it began to appear in all of the literature and promotional material from the Canadian Government of Tourism and it has ever since.

Mr. McCain: And no doubt, this is to a large degree a result of the efforts of your organization.

Mr. Bain: Yes, sir.

Mr. McCain: But it is not unique to the western half of Canada that an alternate route is required. I think you have an equally good case in New Brunswick for a different route; I think you have an equally good case in Nova Scotia for a supplementary route. Would it not be in the interest of your program to approach it with an effort to co-ordinate your program with those of the rest of Canada?

[*Interprétation*]

M. Bain: Cela ne fait pas partie de l'autoroute, monsieur.

M. Hnatyshyn: Je me demandais justement si cela faisait partie de l'autoroute. Cela n'en fait pas partie. Très bien. Cela répond à ma question.

Je voulais vous demander si vous passez dans des régions de parcs nationaux—je suppose que l'autoroute les traverse en partie. Nous avons emprunté cet itinéraire et nous avons fait un détour là-haut, au Parc national de Riding Mountain. Je le vois là.

Pour ce qui est de ces sections qui traversent les régions de parcs nationaux, régions directement contrôlées par le fédéral, quel y est, selon vous, l'état des routes? Le gouvernement fédéral assume une responsabilité directe, sauf erreur. Que diriez-vous de la qualité de ces routes?

M. Bain: Monsieur le président, je vais demander à M. Shandro de répondre.

Vous avez des renseignements sur les parcs nationaux.

Le président: Monsieur Shandro.

M. Shandro: Oui, monsieur le président.

J'ai reçu une communication de Parcs Canada,—je vous rappelle que celle-ci était antérieure à la mise en vigueur du programme de restrictions,—selon laquelle on devait améliorer l'autoroute Yellowhead traversant le parc national de Jasper dans le cadre du programme de 1976.

Je vous rappelle que cette information m'a été communiquée avant l'établissement du programme de restrictions.

M. Hnatyshyn: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, cette organisation vise en effet à la création de ce que l'on pourrait appeler une autre autoroute Transcanadienne à partir de Winnipeg ouest.

Vous êtes-vous mis en relation avec un groupement à l'est des Prairies pour en faire un programme d'ampleur nationale plutôt que locale?

M. Bain: Oui, monsieur, notre attitude est que nous ne le considérons ni comme local, ni comme régional. Il est connu que la route dont nous parlons se situe dans l'Ouest canadien, mais nous croyons que cette route fait partie intégrante du système d'autoroutes nationales du Canada et qui traversent le pays d'est en ouest. Je crois qu'il y a deux ans, elle était reconnue comme faisant partie du système d'autoroute national par le gouvernement du Canada. Cela a été indiqué à cette époque dans toute la littérature et les informations touristiques données par le gouvernement canadien et l'a été depuis.

M. McCain: Cela résulte sans aucun doute des efforts de votre organisation.

M. Bain: Oui, monsieur.

M. McCain: Mais le besoin d'une autre route n'est pas ressenti uniquement par la partie ouest du Canada. Je crois que c'est également le cas dans le Nouveau-Brunswick ainsi qu'en Nouvelle-Écosse. Ne serait-il pas dans l'intérêt de votre programme de rechercher une coordination de vos programmes avec ceux du reste du Canada?

[*Text*]

Mr. Bain: Well, sir, I cannot comment on what the demand, position or need is in the eastern end. I can say that the factors which have caused the economic development in the area we are talking about, have also caused an increase in north-south roads in these four provinces putting a burden on your east-west transportation; our country being an east-west type of structure. And I can say too, if one were to draw a horizontal line through the four provinces which would indicate the point of highest population in those provinces, over the period of perhaps the last 10 to 20 years, one would find that the line in one degree or another in each of the four provinces has moved in a substantially northerly direction. The population concentration in the four provinces at varying degrees has moved north where this route is. I cannot comment on whether these conditions exist in the eastern end. I think anything we might do to start and involve other sectors might detract from what we are seeking in our efforts. That would just be off the top usually.

Mr. McCain: The Trans-Canada, by the nature of the population—which is to some degree fluid in all of Canada—but by the very nature of its location in the various provinces in Canada, is inclined to be clustered in ribbons or lines, such as you have drawn here. And a single line has not served Canada with a single TransCanada. It would seem to me, there was a time when government considered a second TransCanada. If you could get support from the rest of Canada for an alternate TransCanada on a national basis this would lend strength to your program for western Canada. Perhaps not through the Shield, but for other areas which need the same structures as you were proposing here; maybe to go along the east coast of New Brunswick and the other shore of Nova Scotia, that it now serves. A different route in Newfoundland is also desirable. Their limitations in highways are rather serious and I would think a joining of all provinces rather than the western four in pursuit of a second TransCanada with federal government assistance would not only hasten your position but improve the rest of Canada as well. I just pass that out as food for thought.

• 1100

I would like to ask one question. It was mentioned by the British Columbia member earlier that British Columbia's cost would be perhaps a little higher than that of the others. In your $337 million figure, do you understand that you have included the by-pass proposition such as Mr. Hnatyshyn has cost? I can see that it might cost $50 million, for instance, to get around Winnipeg. It is going to cost a lot of money to get around Winnipeg or to get around Saskatoon or to get around any city of 50,000 people or more. That is going to take a lot of money.

Mr. Bain: Sir, of course, Winnipeg as a city is not involved because we start west of there but the by-passes and the costs therein are in the figure.

Mr. McCain: Are they?

Mr. Bain: Yes, they are. Could I comment, sir, and tell you that the idea that you mentioned about a second route all the way and what our relationship might be had not come up before; it is a new one to us. We appreciate the idea and we will take it to our organization to have a look

[*Interpretation*]

M. Bain: Eh bien, monsieur, je n'ai pas d'observation quant à la demande, à la situation ou aux besoins ressentis par l'Est du pays. Je dirai simplement que les éléments qui ont suscité le développement économique dans la région en question, ont été également à l'origine d'un accroissement des routes nord-sud de ces quatre provinces, faisant ainsi peser une charge sur le transport est-ouest, notre pays ayant une infrastructure Est-Ouest. Si l'on tire une ligne horizontale à travers les quatre provinces indiquant le point de concentration le plus élevé de la population dans ces provinces au cours des 10 ou 20 dernières années, on trouve que la ligne s'est déplacée substantiellement vers le nord dans chacune des quatre provinces. La concentration de population dans ces quatre provinces s'est déplacée à des degrés divers au nord de cette route. J'ignore si l'on retrouve ces conditions dans l'extrême Est du pays. Je pense que tout ce que l'on pourrait entreprendre dans d'autres secteurs nuirait au but recherché. Ce serait tout à fait inutile.

M. McCain: La TransCanada, par la fluidité de la population au sein du Canada, mais à travers sa situation réelle au sein des diverses provinces canadiennes, tend à se situer dans une bande semblable à celle que vous venez de tirer. Et une autoroute Transcanadienne unique ne dessert pas le Canada sur une seule ligne. Il me semble qu'à une certaine époque le gouvernement avait projeté une seconde Transcanadienne. Si vous pouviez obtenir l'appui du reste du Canada pour une autre Transcanadienne nationale, cela donnerait une certaine force à votre programme pour l'Ouest canadien. Peut-être pas pour traverser le Bouclier, mais pour d'autres régions qui ont besoin de structures semblables à celles que vous proposez, peut-être pour longer la côte est du Nouveau-Brunswick et l'autre rive de la Nouvelle-Écosse que l'autoroute actuelle dessert. Un nouveau tracé à Terre-Neuve est également désirable. Le réseau routier de cette île est plutôt limité. A mon avis, la concertation de la part de toutes les provinces et non seulement les quatre provinces de l'Ouest pour obtenir de l'aide fédérale afin de construire une deuxième route transcanadienne renforcerait votre position et intéresserait tout le pays. Vous auriez sans doute intérêt à étudier cette possibilité.

J'aimerais vous poser une question. Un député de la Colombie-Britannique a dit tout à l'heure que le coût du tronçon dans cette province serait peut-être un peu plus cher que celui des autres provinces. Dans le chiffre de 337 millions de dollars que vous avez cité, avez-vous tenu compte du coût de voies de dégagement suggérées par M. Hnatyshyn? Je suppose qu'il pourrait en coûter jusqu'à 50 millions de dollars pour contourner la ville de Winnipeg, par exemple. Ce sera une énorme dépense, non seulement dans le cas de Winnipeg, mais pour contourner n'importe quelle ville de plus de 50,000 habitants.

M. Bain: La possibilité de Winnipeg ne se pose pas puisque notre point de départ se trouve à l'ouest de cette ville mais des prévisions pour des voies de dégagement sont comprises dans notre estimation.

M. McCain: Elles le sont?

M. Bain: Oui, elles le sont. Votre idée d'une nouvelle route transcanadienne et d'une éventuelle participation d'autres provinces est intéressante pour nous, bien que nous n'y ayons jamais pensé. Nous allons la soumettre à l'examen de notre association. Personnellement, je crois

[*Texte*]

at it. I can say, I think without any reference to the organization, that we would be delighted to see the Yellowhead Route attached to or part of any additional such national route but we would certainly be unhappy if our progress were slowed waiting for something like that to happen.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Thank you, Mr. Chairman. I, too, would like to welcome you and I am afraid that for a little while we have to act possibly as the devil's advocate because, as Mr. McCain has mentioned it, it appears in substance that really what we are talking about here is that alternate to the Trans-Canada or second Trans-Canada or return route to Trans-Canada. I would have hoped to have seen a little bit more support in your presentation from the British Columbia end of the Trans-Canada because I think it is important that you receive encouragement from that end of the proposal and it would add certainly greatly to your presentation.

I think also we must say, and it has been alluded to briefly, that whether they are provincial or federal members in some of the areas where you perhaps do not feel that you have had the support you might have had from the provincial government they, too, are being pressed by people in the over-all picture that want better highways, whether they be in the northern section or the southern section. As you said, in some instances concentration on the Yellowhead or on other highways has led to the deterioration of highways that now have to receive consideration as well.

I think the question that we have to ask is that while this is quite acceptable and quite a fine proposal, how do we as members explain it to our constituents in Eastern Canada, people in Ontario, people in Quebec, people in Nova Scotia and the Maritimes, when they come and say, "Well, why not me? We want a second addition to the Trans-Canada. We want better roads in Northern Ontario." Now that the federal government has taken a large stand on the Yellowhead Route where does it end?

I would like a little more information from you on how you see the proposal that you put forth and the upgrading of the Yellowhead Route adding to Canada's benefit, to increased productivity, to the divergence of people from large areas, the urban areas, to advantages you see for the rest of Canada if this proposal is looked at and certainly, what is required is large amounts of money to upgrade these highways, particularly in the British Columbia area where their cost per mile is much, much higher than in the rest of the Prairie Provinces?

• 1105

Mr. Bain: Sir, one of the things I would have to say to support is perhaps to reiterate the items of support that I mentioned in my introductory remarks. But I appreciate the question you are asking—what about the rest of Canada. I think some of these supporting remarks relate to the rest of Canada. Certainly when a port is improved and set up the way we understand the proposal is to do at Prince Rupert, that is a very important national situation. Halifax is an extremely important national port, so is Montreal and Vancouver and now Prince Rupert becomes

[*Interprétation*]

que nous serions ravis si la route Yellowhead faisait partie d'un tel tracé national mais nous serions déçus si le travail était ralenti jusqu'à ce que cette solution soit adoptée.

M. McCain: Merci.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Merci, monsieur le président. J'aimerais également souhaiter la bienvenue aux témoins mais je crains ne devoir jouer le rôle de l'avocat du diable car, comme l'a dit M. McCain, au fond, il semble s'agir ici d'une deuxième route transcanadienne. J'aurais espéré trouver davantage d'appui, dans votre exposé, de ceux qui sont affectés par le prolongement de la Transcanadienne en Colombie-britannique puisque j'estime que c'est un élément essentiel de votre proposition.

En ce qui concerne les remarques sur les députés du gouvernement provincial ou fédéral, dans les régions où vous n'avez pas obtenu tout l'encouragement que vous auriez pu recevoir du gouvernement provincial, je crois qu'il faudrait signaler que ces députés reçoivent des demandes de tous les secteurs qui s'intéressent à améliorer le réseau routier, que ce soit dans le sud ou le nord de la province. Comme on l'a déjà signalé, dans quelques cas, la priorité accordée à la route Yellowhead ou à d'autres routes a permis une certaine détérioration d'autres routes qui exigent maintenant leur part des crédits.

Je reconnais que votre proposition est bonne et tout à fait acceptable mais comment nous les députés pouvons-nous l'expliquer à nos électeurs dans l'Est du Canada, en Ontario, au Québec, en Nouvelle-Écosse et les autres provinces atlantiques où on peut réclamer de nouvelles ou de meilleures routes. Si le gouvernement fédéral s'engage de façon irrévocable en ce qui concerne la route Yellowhead, jusqu'où cela va-t-il nous mener?

J'aimerais que vous nous expliquiez davantage comment votre proposition sur l'amélioration de la route Yellowhead servira le bien du pays en aidant à augmenter la productivité et à décongestionner les centres urbains, et si d'autres avantages en découleront pour le peuple canadien. L'amélioration de ce réseau exigera d'énormes dépenses, notamment en Colombie-britannique où le coût par mille est beaucoup plus élevé que dans les provinces des Prairies.

M. Bain: Monsieur, a l'appui de notre proposition, je devrais peut-être réitérer certains aspects mentionnés dans mon exposé. Je comprends votre préoccupation concernant le reste du Canada. Je crois que nous avons déjà fait allusion aux bénéfices qui pourraient en résulter pour le pays en général. Bien sûr, l'amélioration du port maritime de Prince Rupert serait d'une importance nationale. Prince Rupert deviendrait un port comme Halifax, Montréal et Vancouver. Ce port aurait un effet capital sur notre commerce avec les pays du Pacifique. L'expansion de ce port

[*Text*]

part of the game. I think that is a very strong thing. I think the whole question of Western access relates again to the port, and it relates also to the importance of our trading with the Pacific rim. The anticipated commodity opportunities for the Pacific rim countries are likely through that port.

Now it is true that the development of a port is not all highway in relationships, of course, but it has to have a bearing. It has a commerce bearing. I do not know what I would say to an Eastern Canadian to help him to understand the importance of this route as it relates to the whole energy question because the big resource of our energy as it relates to both coal and oil is right where we are talking about it. I think those things have to be of a very national concern to us including that oil development and the increasing, upcoming coal development. The things that are related to both of them are some of the things that are causing a high rate of building of nort-south highways in the four Western provinces and in particular I think it is true to say that about Alberta and Saskatchewan, with the resultant effect. I think it is fair to say this is a national thing, energy must be of national importance.

The grain proposition, I suppose one could say is a Prairie breadbasket affair in a sense but I suppose it is true to say that anything we do that we are successful at in terms of export must have a beneficial effect on the whole of the nation.

I think perhaps the people outside this area are supportable in those areas and can support its importance.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Do I detect some suggestion that possibly the coal and oil will be moved on the highway?

Mr. Bain: No, I hasten to say that we do not see that at all but I think it is a fact that when the development and even the movement of bulk commodities increases, there are many related things that we can expect in terms of business and commerce. Certainly the oil industry with a branch off of the petrochemical side of it is perhaps a good illustration. I do now know that I could give you such a good one that relates to coal immediately but it may well be that there will be some very direct relationships about other forms to which coal will be put for energy use for possibly the use of the whole of Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. We are by our time and other Members have commitments. Mr. Mazankowski for a final question.

Mr. Mazankowski: Just one question, could you give me the load limits briefly with respect to provinces on your Yellowhead route?

Mr. Bain: Excuse me. I do not think either Tom or I have that and I do not think there is a figure for each province. Unfortunately, I think I would have to tell you there are probably variables in each of the provinces.

Mr. Mazankowski: Well, there would be limits though. You mentioned 74,000 pounds in a section in Manitoba and that restricts, of course, the movement in other provinces on a transcontinental route and I was just simply wondering what variation there was from province to province? I see this as one of the major problems in this whole network.

[*Interpretation*]

faciliterait l'exploitation des débouchés commerciaux que l'on prévoit dans ces pays.

Il est vrai que la route n'est pas le seul facteur affectant l'expansion de ce port. Je ne sais trop comment faire pour convaincre un habitant de l'Est du Canada de l'importance de cette route en ce qui concerne la question énergétique. Des réserves de pétrole et de charbon se trouvent précisément dans la région desservie par la route. Nos ressources en charbon et en pétrole doivent être d'un intérêt national. Le nombre important de routes nord-sud que l'on construit dans les provinces de l'Ouest, notamment en Alberta et en Saskatchewan, s'explique surtout par ces ressources énergétiques. L'énergie est en effet une question d'importance nationale.

Il faut également penser à l'exportation des céréales. De façon générale, on peut dire que tout ce qui aide nos exportations à un effet positif sur l'ensemble du pays.

Je crois que ces exemples expliquent l'importance de cette route pour ceux qui n'habitent pas la région.

M. Douglas (Bruce-Grey): Dois-je comprendre qu'il existe la possibilité que du charbon et du pétrole soient transportés par la route?

M. Bain: Non, j'aimerais préciser tout de suite que ce n'est pas du tout une possibilité que nous envisageons mais le transport de grosses quantités de marchandises a des répercussions d'ordre commercial. A titre d'exemple, il y a l'aspect pétrochimique de l'industrie pétrolière. Je ne sais trop s'il existe un exemple analogue dans le cas du charbon mais des développements futurs pourraient toujours changer la situation.

Le président: Merci, monsieur Douglas. Nous avons dépassé notre heure d'ajournement et certains députés ont des engagements. Une dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pourriez-vous me donner les limites de poids dans chaque province par où passe la route Yellowhead?

M. Bain: Malheureusement, je ne crois pas que nous ayons ces renseignements sous la main. Il y aurait probablement plusieurs limites différentes selon les provinces.

M. Mazankowski: Mais des limites précises existent quand même. Vous avez parlé d'une partie de la route au Manitoba ayant une limite de 74,000 livres, ce qui aurait un effet sur le transport transcontinental dans d'autres provinces. Je voulais avoir une idée des différences entre les provinces. Cette question me semble être une des difficultés majeures du réseau.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Mazankowski, maybe this could be included in the information that you are to send to the Committee members and this could give you time to verify this and add it to the information we will receive.

Mr. Mazankowski: I would appreciate that very much, Mr. Chairman. Your co-operation is noteworthy.

The Chairman: Thank you sir.

Mr. McCain: In order for Parliament to pursue a program of the expenditure of federal funds, it seems to me that this has to be of a national concept and cannot be an isolated concept. I would again appeal to the Committee to try to get in, as much as possible, a brotherly type of set up in the rest of Canada and I think it is something that is very badly needed on a national basis as well as on a Prairie basis. I would be happy to support such a thing but, from the rest of Canada's point of view, I think it has to be national.

The Chairman: Yhank you, Mr. McCain.

• 1110

Mr. Hnatyshyn: If we are able to set a good precedent in Western Canada, I am sure it will be followed in . . .

The Chairman: I am sure that will be the case.

I would like to thank Mr. Bain and Mr. Shandro for appearing before us this morning, and I am sure the Committee members and myself would wish them good luck in their endeavours. Thank you.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Mazankowski, peut-t-être que ce renseignement pourrait faire partie de ceux qu'on enverra au Comité.

M. Mazankowski: J'aimerais beaucoup l'obtenir, monsieur le président. Je vous remercie de votre collaboration.

Le président: Merci.

M. McCain: Pour que le Parlement adopte un programme entraînant la dépense de crédits fédéraux, il me semble qu'il doit s'agir d'une question d'intérêt national et non seulement d'un concept isolé. J'encourage encore une fois votre association à établir des contacts avec des groupes analogues dans les autres régions du Canada parce que je crois qu'une nouvelle route transcanadienne est très importante à l'échelle nationale, non seulement pour traverser les Prairies. J'appuierais volontiers votre proposition mais, compte tenu du pays en général, elle doit être d'une portée nationale.

Le président: Merci, monsieur McCain.

M. Hnatyshyn: Si un bon précédent est créé dans l'Ouest du Canada, je suis sûr qu'on pourra y donner suite.

Le président: Je suis sûr que ce sera le cas.

J'aimerais remercier M. Bain et M. Shandro d'avoir comparu ce matin et je me joins à tous les membres du Comité pour souhaiter que leur travail soit couronné de succès.

Le Comité est ajourné jusqu'à nouvel ordre.

CAI XC 27
T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 34

Thursday, February 12, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 34

Le jeudi 12 février 1976

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-61, Maritime Code Act

CONCERNANT:

Bill C-61, Loi sur le Code maritime

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la
trentième législature, 1974-1975-1976

21112—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Cadieu
Douglas (*Bruce-Grey*)
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail
Huntington
Hnatyshyn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Loiselle (*Chambly*)
Loiselle (*Saint-Henri*)
McIsaac
McRae
Mazankowski
Murta
Munro (*Esquimalt-Saanich*)
Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On February 12, 1976:

Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
Mr. McRae replaced Mr. Lumley
Mr. Murta replaced Mr. McCain

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le 12 février 1976:

M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. Marchand (*Kamloops-Cariboo*)
M. McRae remplace M. Lumley
M. Murta remplace M. McCain

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 12, 1976
(35)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 4:00 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), McIsaac, McRae, Mazankowski, Murta and Watson.

Witnesses: Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice and Mr. W. A. O'Neil, Deputy Administrator, Marine Administration, Marine Services, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-61, An Act to provide a Maritime Code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact other consequential or related provisions (*Maritime Code Act*).

Clause 2 carried.

On Clause 3

By unanimous consent Mr. Forrestall moved,—That Clause 3 be amended by adding the definitions, as follows, in the appropriate place and order:

" 'foreign' means other than Canadian and includes the United Kingdom and the countries which are members of the Commonwealth of Nations;"

" 'foreign state' means any country other than Canada and includes the United Kingdom and countries which are members of the Commonwealth of Nations;"

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Mr. Goodale moved,—That Clause 3 be amended by striking out lines 20 to 22, inclusive, on page 3 and substituting the following:

' "foreign registered ship" means a ship registred or otherwise documented outside Canada;'

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to on division.

Mr. Goodale moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 43, on page 3, and substituting the following:

' "internal waters of Canada" includes'

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved,—That Clause 3 be amended by adding, immediately after line 4 on page 4, the following definition:

' "net tonnage" means the net tonnage of a ship as stated on its certificate of registration or, where a certificate of registration has not been issued in respect of the ship or the net tonnage thereof is not stated on its certificate of registration, means the net tonnage thereof as determined in accordance with regulations made under section BII-49 of the *Maritime Code*;'

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 12 FÉVRIER 1976
(35)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 heures sous la présidence de M. John Campbell, (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell, (*LaSalle-Émard-Côte-Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), McIsaac, McRae, Mazankowski, Murta et Watson.

Témoins: M. J. J. Mahoney, C.R., sous-ministre adjoint (Administration), ministère de la Justice, et M. W. A. O'Neil, sous-administrateur, Administration maritime, Services maritimes, ministère des Transports.

Le Comité poursuit l'étude du bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la Marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes (*Loi sur le Code maritime*).

L'article 2 est adopté.

Article 3

Du consentement unanime, M. Forrestall propose,—Que l'article 3 soit modifié en insérant les définitions suivantes à l'endroit approprié:

« «État étranger» désigne tout pays autre que le Canada et comprend le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth des nations;

«étranger» signifie non canadien et s'entend du Royaume-Uni et des pays membres du Commonwealth des nations;»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

M. Goodale propose,—Que l'article 3 soit modifié en remplaçant les lignes 34 à 37, page 4, par ce qui suit:

« «navire immatriculé à l'étranger» désigne un navire immatriculé ou autrement inscrit à l'extérieur du Canada;»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article 3 soit modifié en remplaçant la ligne 24, page 3, par ce qui suit:

« «eaux intérieures du Canada» comprend»

Après débat, l'amendement mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article 3 soit modifié en ajoutant, page 3, immédiatement après la ligne 41, la définition suivante:

« «jauge nette» désigne la jauge nette d'un navire portée au certificat d'immatriculation ou, en l'absence d'un tel certificat ou d'une telle mention sur ledit certificat, la jauge nette déterminée conformément aux règlements établis en vertu de l'article BII-49 du *Code maritime*;»

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved,—That Clause 3 be amended by striking out line 46, on page 5, and substituting the following:

' "surveyor" means a person appointed or designated as a'

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved,—That Clause 3 be amended gy striking out lines 1 to 6, inclusive, on page 6 and substituting the following:

' "tonnage", unless otherwise provided, means the gross tonnage of a ship as stated on its certificate of registration or, where a certificate of registration has not been issued in respect of the ship or the gross tonnage thereof is not stated on its certificate of registration means the gross tonnage'

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 3, as amended, it was carried.

Clauses 4 and 5 carried.

On Clause 6

Mr. Goodale moved,—That Clause 6 be amended by striking out lines 16 to 19, inclusive, on page 11 and substituting the following:

"ten metres in length apply for registration of the ship; but no fee shall be payable with respect to any such application."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 6, as amended, it was carried.

Clause 7 carried.

By unanimous consent Clause 8 was allowed to stand.

On Clause 9

Mr. Goodale moved,—That Clause 9 be amended by striking out lines 36 to 39, inclusive, on page 13 and substituting the following:

"outside Canada other than from another such marine structure, shall be deemed to be imported into Canada at the time they are so delivered and, for the purposes of the Customs Act, the persons so delivering the goods shall

(*a*) report the delivery thereof at such time and in such manner as is prescribed by regulations for the purposes of this subsection by the governor in Council to an officer of customs at any port designated in such regulations; and

(*b*) make entry of such goods."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Après débat, l'amendement mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article 3 soit modifié en remplaçant la ligne 14, page 6, par ce qui suit:

« «visiteur» désigne la personne nommée *ou désignée* à ce»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article 3 soit modifié en supprimant, page 3, les lignes 34 à 39 par ce qui suit:

« «jauge» désigne, *sauf disposition contraire*, la jauge *brute* d'un navire portée au certificat d'immatriculation de ce navire ou, en l'absence d'un tel certificat ou d'une telle mention sur ledit certificat, la jauge *brute* déterminée»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 3 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 4 et 5 sont adoptés.

Article 6

M. Goodale propose,—Que l'article 6 soit modifié en remplaçant, page 11, les lignes 10 à 20 par ce qui suit:

«navires dépassant dix mètres de longueur, demander l'immatriculation du navire, aucun droit n'étant exigible pour cette demande.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 6 modifié, mis aux voix, est adopté.

L'article 7 est adopté.

Du consentement unanime, l'article 8 est réservé.

Article 9

M. Goodale propose,—Que l'article 9 soit modifié en remplaçant, page 13, la ligne 31 par ce qui suit:

«importées au Canada; *aux fins de la Loi sur les douanes*, les personnes qui livrent ainsi les marchandises doivent

a) soumettre un rapport de livraison, à la date et de la manière prescrites par les règlements d'application du présent article établis par le gouverneur en conseil, à un fonctionnaire des douanes de l'un quelconque des ports que désignent ces règlements; et

b) comptabiliser ces marchandises.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

And the question being put on Clause 9, as amended, it was carried.

On Clause 8

Mr. Goodale moved,—That Clause 8 be amended by striking out line 24, on page 12, and substituting to following:

"ship upon which all applicable custom duty has"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved,—That Clause 8 be amended by striking out lines 29 to 31, inclusive, on page 12 and substituting the following:

"(*a*) the carriage of goods or passengers by water or by land water, and towage,"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 8 be amended by striking out line 34, on page 12, and substituting the following:

"Canada: and, for better ensuring the attainment of the said purposes, any port or place in the islands of St. Pierre and Miquelon shall be deemed to be a port or place in Canada, and the Governor in Council may, by order, provide that any other port or place not in Canada shall be deemed to be in Canada,"

And a point of order having been raised as to the acceptability of the proposed amendment;

DECISION BY THE CHAIRMAN

THE CHAIRMAN: The proposed amendment is injecting a new proposal. Beauchesne's 4th Edition, Citation 406 states:

"Amendments are out or order if they are

a) Irrelevant to the bill or beyond its scope"

Therefore, I must rule the amendment out of order.

Mr. forrestall moved,—That Clause 8 be amended by striking out lines 3 and 4, on page 13, and substituting the following:

"whether directly or by way of a foreign port or place and when carrying passengers whether or not the passengers leave the ship at a port or place in Canada and if the passengers leave the ship at a port or place in Canada whether they do so definitively or merely for a temporary period."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Mr. Goodale moved,—That Clause 8 be amended by striking out lines 5 and 6, on page 13, and substituting the following:

"(*b*) dredging, salvage and exploration for or exploitation of natural resources within Canadian waters; and"

L'article 9 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 8

M. Goodale propose,—Que l'article 8 soit modifié en remplaçant, page 12, la ligne 26, par ce qui suit:

«plet de *tous les* droits de douanes *applicables,*»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article 8 soit modifié en remplaçant, page 12, les lignes 31 à 34 par ce qui suit:

«*a*) le transport par eau, ou par eau et voie de surface, des marchandises ou des passagers, ainsi que le remorquage,»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Forrestall propose,—Que l'article 8 soit modifié en ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 35, page 12:

«et pour mieux assurer la réalisation desdits objectifs, tout port ou endroit des îles Saint-Pierre de Miquelon est réputé être un port ou un endroit du Canada, et le gouverneur en conseil peut, par décret, décider que tout autre port ou endroit à l'extérieur du Canada est réputé être au Canada.»

Le Règlement ayant été invoqué sur la recevabilité du projet d'amendement;

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: L'amendement proposé apporte une nouvelle proposition. Le commentaire 406 de la quatrième édition de Beauchesne stipule ce qui suit:

«Un amendement est irrégulier s'il

a) ne se rapporte pas au bill, ou s'il en dépasse la portée»

Par conséquent, je dois déclarer l'amendement irrecevable.

M. Forrestall propose,—Que l'article 8 soit modifié en remplaçant la ligne 34, page 12, par ce qui suit:

«tement ou avec escale dans un port ou lieu étranger et, lorsqu'il y a des passagers, qu'ils débarquent ou non dans un port ou lieu du Canada et, s'ils débarquent dans un port ou lieu du Canada, que ce soit définitivement ou pour un certain temps seulement.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

M. Goodale propose,—Que l'article 8 soit modifié en remplaçant les lignes 1 et 2, page 13, par ce qui suit:

«*b*) les opérations de dragage, de sauvetage et d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles dans les eaux canadiennes; et»

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved,—That Clause 8 be amended by striking out line 10, on page 13, and substituting the following:

"(4) Notwithstanding subsection (3) the"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved,—That Clause 8 be amended by adding, immediately after line 29, on page 13, the following subclause:

"(6) Upon application made to it by the owner of a Canadian ship, the Canadian Transport Commission shall issue, without charge, a certificate identifying the ship as a Canadian ship for the purposes of this section and sections 9 to 14."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 8, as amended, it was carried.

On Clause 10

Mr. Forrestall moved,—That Clause 10 be amended by striking out line 39, on page 14, and substituting the following:

"terminating later than September 24, 1978."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

On motion of Mr. Murta,—*Resolved*,—That the Committee do now adjourn.

At 5:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article 8 soit modifié en remplaçant, page 13, la ligne 6 par ce qui suit:

«(4) Par dérogation au paragraphe (3), le»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article 8 soit modifié en ajoutant, immédiatement après la ligne 22, page 13, le paragraphe suivant:

«(6) Sur demande du propriétaire d'un navire canadien, la Commission canadienne des transports doit délivrer gratuitement un certificat identifiant ce navire comme navire canadien aux fins du présent article et des articles 9 à 14.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 8 modifié, mis aux voix, est adopté.

Article 10

M. Forrestall propose,—Que l'article 10 soit modifié en remplaçant la ligne 20, page 14 par ce qui suit:

«au plus tard le 24 septembre 1978, le permis»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté.

Sur motion de M. Murta,—*il est décidé*,—Que le Comité suspende maintenant ses travaux.

A 17 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Rumas
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, February 12, 1976.

• 1601

[*Texte*]

The Chairman: Order, please. It is 4 o'clock. We now have a quorum. We will proceed, Orders of the Day, with Bill C-61, the Maritime Code Act.

We are pleased to have with us today Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Ministre (Administration), Department of Justice; Mr. W. O'Neil—Mr. O'Neil, if you would come forward, please—Deputy Administrator, Marine Administration, Marine Services, Department of Transport.

We will immediately proceed with clause-by-clause consideration of the Bill. For those, we will distribute the various amendments we have to the Bill.

Mr. Forrestall on a point of order.

Mr. Forrestall: Just before, I am desirous, as I think all the Committee is, to move immediately into the consideration of the various clauses of bill, but before we do, is the Chairman able to give the Committee any indication of the position of the minister and the department with respect to the telex directed to the ministry on December 16, 1975, in which Mr. Hatfield, the Premier of New Brunswick, as Chairman of the Council of Maritime Premiers, drew to the attention of the federal government the fact that the assurance given to the Governments of Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island with respect to the impact of this Bill on general costs of shipping in the Maritime provinces, and I quote, "have not been fulfilled"? I just wonder, before we proceed, whether or not there is any comment the Chair can make with respect to that, because if we proceed in the face of the very real concerns of the Council of the Maritime Premiers, in my judgment it would be an error on the part of this Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. The Chair has some information, but I might ask Mr. Goodale if he would have comments in regard to Mr. Forrestall's comments.

Mr. Goodale: Yes, Mr. Chairman. Naturally enough, the telex which was received by the minister from Premier Hatfield on behalf of the Maritime Council of Premiers caused some concern when we saw the suggestion that certain assurrances had not been fulfilled. I think that particular commitment to which Premier Hatfield was referring has in fact been honoured, and for the information of the Committee I could point out that since this Bill appeared first in the House of Commons on May 26, 1975, three meetings have been held involving officials of the provincial governments affected directly and the Government of Canada. At each of these meetings, the Governments of British Columbia, Quebec, New Brunswick, Prince Edward Island and Nova Scotia were represented. The chairman for the first two of those meetings was provided by the CTC, which was also represented, and for the third by the Ministry of Transport.

• 1605

One of those meeting in particular—the last one—has been held since our discussion in the Committee last December, and since the concerns expressed by Premier Hatfield were brought to our attention—that meeting was on January 6—the general impression which we have gathered from those discussions, particularly the latter meet-

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 12 février 1976

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre. Il est 4 heures. Nous avons le quorum. Reprenons donc l'ordre du jour, à savoir le Bill C-61, Loi sur le Code maritime.

Nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui M. J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint, (Administration), ministère de la Justice; M. W. O'Neil—monsieur O'Neil, voulez-vous avoir l'obligeance de vous avancer—sous-administrateur, Administration maritime, Services maritimes, ministère des Transports.

Passons donc immédiatement à l'étude du projet de loi article par article. A cette fin, nous allons distribuer les divers amendements visant ledit projet de loi.

Monsieur Forrestall, pour un rappel au Règlement.

M. Forrestall: Tout comme le reste du Comité je suis partisan de passer immédiatement à l'étude des divers articles du projet de loi, mais avant cela, le président pourrait-il nous indiquer quelle a été la position du ministre et de son ministère à propos du télex adressé le 16 décembre 1975 par M. Hatfield, premier ministre du Nouveau-Brunswick, à titre de président du Conseil des premiers ministres des Maritimes. Il attirait en effet l'attention du gouvernement fédéral sur le fait que des assurances données aux gouvernements de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard quant à l'incidence de ce projet de loi sur l'ensemble des transports maritimes dans les provinces Maritimes, et je cite, «ne le sont pas concrétisées». Avant d'aller plus loin, le président ne pourrait-il pas nous dire ce qu'il en est, car si nous poursuivons notre étude sans tenir compte des inquiétudes très réelles du Conseil des premiers ministres des Maritimes, nous commetrions à mon avis une erreur.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Nous avons en effet reçu certains renseignements mais peut-être pourrais-je demander à M. Goodale s'il voudrait répondre à M. Forrestall.

M. Goodale: Oui, monsieur le président. Il est bien naturel que le télex envoyé au ministre par le premier ministre Hatfield au nom du Conseil des premiers ministres des Maritimes ait causé quelque inquiétude puisqu'il y était dit que certaines assurances n'avaient mené à rien. Je crois que l'engagement dont parlait plus précisément le premier ministre Hatfield a en fait été honoré et, à titre d'information, je puis indiquer que depuis le dépôt de ce Bill à la Chambre des communes le 26 mai 1975, 3 réunions ont regroupé des fonctionnaires des gouvernements provinciaux directement intéressés et d'autres du gouvernement fédéral. A chacune de ces réunions, les gouvernements de la Colombie-Britannique, du Québec, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse ont été représentés. C'est un membre de la CCT qui a présidé aux 2 premières réunions, alors que le ministère des Transports a présidé la troisième.

En fait l'une de ces réunions, la dernière, s'est tenue depuis que nous avons discuté de la question à une séance du comité en décembre dernier, et depuis le télégramme du premier ministre Hatfield. Elle a en effet eu lieu le 6 janvier. Lors de ces différents entretiens, et particulièrement du dernier, vous aviez l'impression que les préoccu-

[*Text*]

ing, is that the concerns of the provinces involved can be, in their view, dealt with effectively within the scope of the drafting of regulations. They see nothing in the act itself or in the amendments which were on the table of this Committee prior to the beginning of the year which causes them any difficulty, as long as they continue to be apprised of and involved in the discussions relating to regulations prior to those regulations being promulgated.

One final note, which I know Mr. Forrestall will be interested in because I understand that he is concerned about the absence of the Minister today. The Minister is—in fact, in just a very few moments—on his way to St. John's, Newfoundland, to engage in a meeting with the Maritime transportation ministers. This very subject will be on the table tomorrow, in his discussions with those ministers from the Atlantic Region. I trust that the Minister will be able to reassure those gentlemen finally and firmly tomorrow.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Goodale.

Just for the information of the Committee, the Minister will be with us on Monday at 8 p.m. If there are any further questions that have to be put, I would appreciate it if they could be put then.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that satisfies the general concern. I appreciate the Parliamentary Secretary's response to that very difficult situation we have found ourselves in.

The Chairman: Thank you.

Are there any Committee members who do not have the original government amendments that were handed out, I believe, in December? We have copies here for those who do not have them. Mr. Goodale?

Mr. Goodale: Mr. Chairman, just on that point.

I think members will notice that they have just been handed two pages, one English and one French version, entitled: Clause 8, page 12 and 13. That replaces the pages similarly marked in the material that was handed out before Christmas, just so there is no confusion.

The Chairman: If everyone has the amendments we will proceed with clause-by-clause discussion.

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Are we now satisfied that all possible representations have been made, and that anyone who has expressed an interest in making additional representations about this bill has been heard? Can you assure the Committee that this is the case?

The Chairman: Yes. We had a subcommittee meeting and all parties agreed that a sufficient number of witnesses had been heard on the bill.

Mr. Watson: No, that is not the question I asked. A sufficient number from the point of view of the steering committee, but have any members of the public indicated that they want to be heard and have not been heard?

[*Interpretation*]

pations des provinces peuvent, à leur avis, être efficacement réglées dans les cadres des règlements. Rien dans la loi ni dans les amendements déposés devant ce Comité avant le début de l'année ne semble leur poser de problème, tant qu'elles peuvent continuer d'être informées et de participer aux discussions relatives aux règlements avant que ne soient promulgués ces règlements.

Dernier point qui intéressera sans aucun doute M. Forrestall, car je crois qu'il regrette que le ministre ne soit pas là aujourd'hui. Ce dernier est—du moins il le sera dans quelques instants—en route vers Saint-Jean de Terre-Neuve où il doit participer à une réunion avec les ministres des Transports des Maritimes. Justement ce sujet est à l'ordre du jour de demain, si bien qu'il en parlera avec les ministres de la région de l'Atlantique. Je suis convaincu que le ministre pourra enfin rassurer ces messieurs très fermement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Goodale.

Je tiens à vous informer que le ministre sera parmi nous lundi à 20 h 00. S'il reste donc certaines questions à poser, je vous serai reconnaissant de les réserver jusqu'alors.

M. Forrestall: Monsieur le président, je considère ces renseignements comme satisfaisants. Je remercie le secrétaire parlementaire d'avoir répondu à propos de cette situation très épineuse dans laquelle nous nous sommes trouvés.

Le président: Merci.

Certains membres du Comité n'ont-ils pas reçu les premiers amendements du gouvernement et qui ont, je crois, été distribués en décembre? Nous en avons ici quelques exemplaires s'il en manque. Monsieur Goodale?

M. Goodale: Monsieur le président, un mot seulement.

Je pense que les députés remarqueront qu'on vient de leur distribuer 2 pages, une en français et l'autre en anglais, intitulées: Article 8, pages 12 et 13. Cela remplace les pages portant la même mention dans le document distribué avant Noël.

Le président: Si tout le monde a les amendements, nous allons entamer la discussion article par article.

M. Watson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Sommes-nous maintenant convaincus que toutes les recommandations ont bien été présentées et que quiconque a exprimé le désir d'en ajouter a pu être entendu? Pouvez-vous assurer le Comité qu'il en est ainsi?

Le président: Oui. Nous avons eu une réunion du sous-comité et tous les partis ont convenu que l'on avait entendu un nombre de témoins suffisant à propos de ce projet de loi.

M. Watson: Non, ce n'est pas la question que j'ai posée. Je n'ai pas demandé ce qu'en pensait le comité directeur, mais si certaines personnes avaient manifesté le désir d'être entendues et n'avaient pu l'être?

[*Texte*]

The Chairman: I believe one group after the recess had indicated that they had some interest in being heard and, after discussions, they felt that they would try to make representation to the Senate Committee. I believe this has been arranged and this satisfied them. So this was the only group that felt it would like to appear. We explained that it was late and we wanted to proceed, and they were agreeable to going before the Senate.

Is it agreeable to hon. Members that we proceed clause by clause?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall Clause 2 carry?

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I intend to move an amendment to Clause 2, Mr. Chairman. I have deposited with the Clerk copies of a number of amendments that we propose to introduce. Might I ask if they have been distributed for the benefit of members of the Committee?

The Chairman: Do I understand you have an amendment to Clause 2?

• 1610

Mr. Forrestall: Yes, I do.

The Chairman: We have an amendment to Clause 3.

Mr. Forrestall: I am sorry.... Does the government not have an amendment at all here? I am looking at the government file.

Mr. Goodale: That is a typographical error. That should as well be 3, not 2.

Mr. Forrestall: I am sorry.

The Chairman: I understand there was an error.

Mr. Forrestall: My apologies.

The Chairman: Shall Clause 2 carry?

Clause 2 agreed to.

The Chairman: Shall Clause 3 carry?

Mr. Forrestall: No. Mr. Chairman, I know you are anxious to get on with it but we can go rather slowly. I have no amendment to make but I wanted to ask one of the witnesses, with respect to Clause 2, the definition dealing with internal waters of Canada, at the bottom of page 3, line 43, whether the language:

... "internal waters of Canada" means

is inclusive enough or embracive enough, or whether or not it should not properly read: Internal waters of Canada includes. I ask that, of course, because of an amendment I want to move on Clause 3. I quote from line 43 at the bottom of page 3:

... "internal waters of Canada" means

I am wondering whether or not the word "means" is embracive enough or whether or not the word should be "includes."

[*Interprétation*]

Le président: Je crois qu'après les vacances un groupe avait indiqué qu'il souhaitait prendre la parole, et qu'après délibération il a décidé d'essayer de soumettre ses recommandations au comité du Sénat. Je crois que cela a pu être arrangé et qu'on s'est déclaré satisfait. C'est le seul groupe qui avait demandé à comparaître. Nous lui avons expliqué qu'il était tard et que nous voulions avancer. Il a donc accepté de se présenter devant le Sénat.

Les députés sont-ils d'accord pour que nous passions à l'étude article par article?

Des voix: D'accord.

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai l'intention de proposer un amendement à l'article 2, monsieur le président. J'ai soumis au greffier le texte d'un certain nombre d'amendements que nous nous proposons de déposer. Puis-je demander s'ils ont été distribués aux autres membres du Comité?

Le président: Dois-je comprendre que vous avez un amendement touchant l'article 2?

M. Forrestall: Oui, en effet.

Le président: Celui que nous avons touche l'article 3.

M. Forrestall: Je suis désolé. Le gouvernement ne propose-t-il pas du tout d'amendement ici? J'examine la liasse du gouvernement.

M. Goodale: C'est une erreur de typographie. Ce devrait être aussi 3 et non pas 2.

M. Forrestall: Excusez-moi.

Le président: Je crois en effet qu'il y a eu une erreur.

M. Forrestall: Je vous prie de m'excuser.

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Article 2 adopté.

Le président: L'article 3 est-il adopté?

M. Forrestall: Non. Monsieur le président, je sais que vous voudriez que nous allions vite, mais il nous est possible d'aller plutôt lentement. Je n'ai pas d'amendement à proposer mais je voulais demander à l'un des témoins si, dans l'article 2, la définition des eaux intérieures du Canada, au milieu de la page 3, ligne 24:

... «eaux intérieures du Canada» désigne

est assez complète ou si l'on ne devrait pas plutôt avoir: «eaux intérieures du Canada» comprend. Je pose évidemment cette question en vue d'un amendement que j'aimerais proposer à l'article 3. Et je cite cette ligne 24 au milieu de la page 3.

«eaux intérieures du Canada» désigne

Le terme «désigne» est-il assez large et ne devrait-il pas être remplacé par «comprend»?

[*Text*]

The Chairman: Yes. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, in fact it would be my intention to move an amendment changing that word in that clause from "means" to "includes".

I have a number of amendments to suggest in connection with Clause 3. I think they have all been distributed and are contained on the front page of the package that represents the amendments coming forward from the government side, and I wonder whether it would be agreeable if we moved through that list one by one in the order that they fall on that page?

The Chairman: Before we can do that, Mr. Forrestall amended it and I think we should deal with that first.

Mr. Goodale: The question of "means" or "includes"?

Mr. Forrestall: Yes. I have not got it written out. It will only take a second.

Mr. Goodale: Just changing that word?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Goodale: That is (b) of our amendments, as well, I think, on the page which we have submitted to you.

Mr. Forrestall: It is.

Mr. Goodale: So maybe we could proceed and deal with that to begin with. Mr. Chairman, I would simply make the motion, which everybody I believe now has a copy of . . .

The Chairman: It seems to me that Mr. Forrestall's amendment has to be dealt with first.

Mr. Goodale: Could I ask which one specifically that is?

The Chairman: Mr. Forrestall. The one on: 'foreign' means other than Canadian . . .

Mr. Forrestall: My first amendment will deal with the . . . But it comes within Clause 3; it is an amendment to Clause 3: That Clause 3 be amended by adding the definitions as follows in the appropriate place and order. And I use the words:

> include U.K. and other Commonwealth countries as foreign . . .

The amendment is in front of you.

• 1615

The Chairman: We have another one, other than that. Will that . . .

Mr. Forrestall: Yes. I think the one that perhaps the Parliamentary Secretary is talking about is an oversight on my part and, had I read it earlier, I would have moved an amendment to the "Definitions" clause.

The Chairman: I think we have that as a government amendment; but your amendment, I believe, reads something like:

> "foreign" means other than Canadian and includes the United Kingdom and countries which are members of the Commonwealth of Nations;

[*Interpretation*]

Le président: Oui, monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, j'ai en fait l'intention de proposer un amendement en vue de remplacer dans cet article le terme «désigne» par «comprend».

J'ai plusieurs amendements à suggérer quant à cet article 3. Je pense qu'ils ont tous été distribués et ils se situent à la première page de la liasse déposée par la majorité. Pourrait-on donc convenir de revenir sur chacun de ces amendements dans l'ordre où ils sont indiqués?

Le président: Avant cela, M. Forrestall a proposé un amendement qu'il faut à mon avis régler.

M. Goodale: Cette question de «désigne» ou «comprend»?

M. Forrestall: Oui. Je ne l'ai pas rédigé. J'en ai pour une seconde.

M. Goodale: Juste pour changer ce mot?

M. Forrestall: Oui.

M. Goodale: C'est justement le (b) de nos amendements. Vous en avez reçu copie.

M. Forrestall: En effet.

M. Goodale: Ainsi, nous pourrions peut-être poursuivre en commençant par cela. Monsieur le président, je propose donc, et chacun doit avoir mon texte,- . . .

Le président: Il me semble que l'amendement de M. Forrestall doit d'abord être étudié.

M. Goodale: Puis-je demander quel est l'amendement en question?

Le président: Monsieur Forrestall. Celui qui porte sur l'expression: «étranger», signifie non Canadien . . .

M. Forrestall: Mon premier amendement portera sur . . . Mais il s'agit de l'article 3; c'est un amendement à l'article 3: que l'article 3 soit modifié en insérant les modifications suivantes à l'endroit approprié:

> et comprend le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth des nations . . .

Vous avez l'amendement devant vous.

Le président: Nous en avons un autre. Est-ce que . . .

M. Forrestall: Oui. Je crois que celui dont parle le secrétaire parlementaire est un oubli de ma part et, si je l'avais lu plus tôt, j'aurais proposé qu'on modifie l'article des définitions.

Le président: Je crois que nous avons cela sous la forme d'un amendement proposé par la majorité; mais votre amendement, je crois, se lit comme suit:

> «étranger» signifie non canadien et comprend le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth;

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Yes.

The Chairman: So, to be in order, you would have to move that one first.

Mr. Forrestall: Oh, I see, yes. I am sorry.

Mr. Chairman, then I move that Clause 3 be amended by adding the definitions as follows in the appropriate place and order:

> "foreign" state means any country other than Canada and includes the United Kingdom and countries which are members of the Commonwealth of Nations;
>
> "foreign" means other than Canadian and includes the United Kingdom and countries which are members of the Commonwealth of Nations;

Either one of those amendments, whichever one, might or might not be acceptable to the Committee. I think both are appropriate because of the language that follows in the bill from place to place, and I would simply move those amendments.

The Chairman: There are two amendments, and there is a government amendment between the two amendments that Mr. Forrestall is presenting. If it is agreeable, we could deal with Mr. Forrestall's amendments, which I think are noted as (1) and (3). Then we could proceed to the government amendment. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: You have the second one, Mr. Forrestall: "foreign state"?

Mr. Forrestall: Yes, Mr. Chairman. I would then move as the third amendment, the government's one. As I understand it now, it comes somewhere in between, in the appropriate order and place.

I would move that Clause 3 be amended by adding to the definition as follows in the appropriate place and order:

> "foreign state" means any country other than Canada and includes the United Kingdom and countries which are members of the Commonwealth of Nations;
>
> "foreign" means other than Canadian and includes the United Kingdom and the countries which are members of the Commonwealth of Nations;

The Chairman: So I understand, just for the Committee's information, that "foreign state" means any country other than Canada and includes the United Kingdom and countries which are members of the Commonwealth of Nations. Is it agreed that these two amendments carry?

An hon. Member: No.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I appreciate the point which Mr. Forrestall is trying to make in presenting these amendments and I think, if members look at the first amendment which will be proposed on the part of the government, they will see that we share a number of the concerns; and I think they were expressed before us by a number of groups including the SIU.

My concern, really, is that perhaps Mr. Forrestall's amendments go too far, and farther than past experience would perhaps lead us to conclude is necessary; and I think the merits of the SIU case can be recognized in the somewhat, if you would like to call it, "lesser" amendment that we have in mind.

[*Interprétation*]

M. Forrestall: En effet.

Le président: Suivant le Règlement, vous devez commencer par proposer celui-là.

M. Forrestall: Je comprends. Excusez-moi.

Monsieur le président, je propose ensuite que l'article 3 soit modifié en ajoutant les définitions suivantes à l'endroit qui convient:

> «état étranger» signifie tout pays autre que le Canada et comprend le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth des nations;
>
> «étranger» signifie un Canadien et comprend le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth;

Il se peut que l'un ou l'autre de ces amendements soit rejeté par le Comité. Cependant, j'estime qu'ils ont tous les deux leur raison d'être, étant donné la terminologie employée dans le bill par la suite; c'est pourquoi je propose ces amendements.

Le président: Entre ces deux amendements proposés par M. Forrestall s'intercale un autre amendement émanant de la majorité. Si vous le coulez bien, nous pouvons discuter des amendements de M. Forrestall qui, me semble-t-il, portent les numéros (1) et (3). Ensuite nous passerons à l'amendement de la majorité. Est-ce que cela vous convient?

Des voix: D'accord.

Le président: Vous avez le second, monsieur Forrestall, celui qui définit l'expression «état étranger», n'est-ce pas?

M. Forrestall: Oui, monsieur le président. Je proposerais donc comme troisième amendement celui de la majorité. Si je comprends bien, il vient s'intercaler quelque part, dans l'ordre qui convient.

Je propose qu'on modifie l'article 3 en insérant les définitions suivantes à l'endroit approprié:

> «état étranger» désigne tout pays autre que le Canada et comprend le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth des nations;
>
> «étranger» signifie non Canadien et comprend le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth des nations;

Le président: Ainsi, à titre indicatif, l'expression «état étranger» s'applique à tout pays autre que le Canada, y compris le Royaume-Uni et les pays membres du Commonwealth des nations. Ces deux amendements sont-ils adoptés?

Une voix: Non.

M. Goodale: Monsieur le président, je comprends l'argument sur lequel M. Forrestall fonde ces amendements et, me semble-t-il, si l'on examine le premier amendement qui sera proposé par la majorité, on s'aperçoit que nous partageons un certain nombre d'inquiétudes, inquiétudes d'ailleurs exprimées ici par plusieurs associations, dont l'Union internationale des marins.

En réalité, ce qui m'inquiète c'est les amendements de M. Forrestall vont peut-être trop loin, plus loin que nécessaire, selon ce que l'expérience nous autorise à conclure; et je crois que l'amendement auquel nous songeons, de moindre envergure, si vous voulez, tient compte du bien-fondé des arguments présentés par l'Union internationale des marins.

[*Text*]

In that connection, I wonder if I could just get the benefit of the experience of our witnesses in this connection, and particularly answers to two questions. How many times, for example, and in what connections is the word "foreign" used throughout the legislation, and is there a problem with the usage of that word in their view apart from the particular connection of registration? And basically, in past experience with the Canada Shipping Act as it stands now, has this business of foreign, including United Kingdom or Commonwealth, ships caused us a kind of difficulty that could not be coped with by simply more precisely defining what foreign registration might be?

The Chairman: Mr. Mahoney.

• 1620

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, in answer to Mr. Goodale's first question, the number of proposed sections in which the expression "foreign state" or a similar expression exists I think is 13. We have checked through them. This point has been discussed at considerable length and I do not think I need to elaborate on what Mr. Goodale said about the problems, perhaps, that arise from a definition such as is being recommended by Mr. Forrestall. It is felt that the problem which is a genuine problem could be dealt with adequately by simply referring to a foreign registered ship as a ship registered or otherwise documented outside Canada.

The other side of the problem, as it was put forward by the SIU, was that the word "foreign" does not include a Commonwealth nation and this might cause some difficulty. In other words, the proposed sections that refer to a foreign state would not in fact refer to a Commonwealth country. However, as a matter of fact, the expression "foreign state" does occur in a number of statutes now, including the Canada Shipping Act. I have not made any count but it occurs in innumerable places in the Canada Shipping Act. It is my information that it has never caused any real difficulty, that it is a standard expression that is generally used and is a more acceptable way of putting it than differentiating between foreign and Commonwealth.

It is for that reason we felt it was not necessary to make the double amendment but simply to attempt to solve the problem raised by the SIU by changing the definition of foreign registered ship.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder if I might, Mr. Chairman, just ask a brief supplementary or two. While it is quite correct, Mr. Chairman, that the term "foreign" is used on innumerable occasions in the old act and many acts relating to it and tied to it in one way or another, it is also true that for usage and for all purposes that my limited knowledge has been able to uncover we have never referred to ships of Commonwealth countries in any other sense as foreign, because in fact they are not foreign and until very, very recently indeed could not in any sense be construed as foreign. The intent of my amendments were simply to make that clear. That was my purpose.

Do I understand the witness to be telling us that the proposed government amendment in fact meets the concerns as I have expressed them in the two amendments? In other words, he is quite clear that he does not believe both are necessary.

[*Interpretation*]

A cet égard, notre témoin pourrait-il nous faire profiter de son expérience en répondant à deux questions. Combien de fois le terme «étranger» est-il utilisé dans ce projet de loi et ce terme pose-t-il un problème quelconque en dehors de la question d'enregistrement? D'après l'expérience que nous avons acquise avec la loi sur la marine marchande du Canada, risquons-nous de rencontrer des difficultés avec ce terme «étranger» qui comprend ou ne comprend pas le Royaume-Uni ou le Commonwealth, ou bien suffit-il de donner une définition plus précise de ce qu'est l'immatriculation à l'étranger?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, pour la première question de M. Goodale, je pense que l'expression «état étranger» ou une expression similaire revient à treize reprises. Nous l'avons vérifié. Nous avons suffisamment discuté de cette question pour que je ne revienne pas sur ce que M. Goodale a dit des problèmes que poserait peut-être la définition proposée par M. Forrestall. On estime qu'il s'agit d'un problème véritable, dont la solution la plus simple consisterait à parler d'un navire immatriculé à l'étranger comme d'un navire immatriculé ou enregistré à l'extérieur du Canada.

D'un autre côté, comme l'a expliqué l'UIM, le terme «étranger» ne comprend pas les pays du Commonwealth et cela risque de poser certaines difficultés. Autrement dit, les projets d'articles qui ont trait à un état étranger ne s'appliqueraient pas aux pays du Commonwealth. Pourtant, l'expression «état étranger» se retrouve dans un certain nombre de statuts, y compris la loi sur la marine marchande du Canada. Je n'ai pas compté, mais le terme revient à de nombreuses reprises dans la loi sur la marine marchande du Canada. On me dit que cela n'a jamais posé de problèmes graves, qu'il s'agit d'une expression courante qui semble plus appropriée qu'une distinction entre les pays étrangers et les pays du Commonwealth.

Pour cette raison, nous avons estimé que ce double amendement était inutile et qu'il suffirait, pour résoudre le problème soulevé par l'UIM, de modifier la définition d'un navire immatriculé à l'étranger.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, permettez-moi de poser une ou deux questions supplémentaires. Il est tout à fait exact, monsieur le président, que le terme «étranger» apparaisse à de nombreuses reprises dans l'ancienne loi et dans d'autres lois relatives à cette question; il est exact également qu'à toutes fins utiles et dans la pratique nous n'avons jamais considéré les navires de pays du Commonwealth comme étant étrangers puisqu'en fait jusqu'à tout à fait récemment ils ne l'étaient pas et ne pouvaient être considérés comme tels. Avec ces amendements, je cherchais simplement à éclairer la situation.

Dois-je comprendre de ce que vient de dire le témoin que le projet d'amendement du gouvernement constitue une solution aux problèmes que je voulais écarter dans ces deux amendements? Autrement dit, il est absolument certain que ces deux amendements ne sont pas nécessaires?

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think perhaps it would have to be put this way. The change in the definition of foreign registered ship clearly meets one of the propositions that has been put by Mr. Forrestall. The proposed addition of a definition of foreign state is not felt to be necessary. I think that is really the only way I could put it.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1625

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I hope that the distinguished witness is much more learned in these matters than I will ever be, otherwise the courts of our country could conceivably from time to time be visited by senior counsel arguing the difference.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: I just want confirmation again from the witness that Mr. Forrestall's amendment is not necessary. I certainly support the intent of his amendment and unless there is a very clear-cut indication from you, sir, that there is no need for this and that all countries other than Canada are going to be treated the same way in the bill, then I would support his amendment. However, if you give me the assurance that it is not necessary, then it is obviously superfluous.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think the intention is clear by the one amendment that is being put forward by the government to show that all ships other than Canadian ships will be treated in the same way because the definition of a foreign registered ship would now include a Commonwealth ship, which was what was felt to be the primary purpose really of Mr. Forrestall's recommendation.

Mr. Watson: Your legal counsel has satisfied you that there will be no problem, that this further clarification which Mr. Forrestall is seeking here is not necessary.

Mr. Mahoney: If there were such a problem it is a problem which would exist in other statutes and which has, in fact, never arisen.

Mr. Watson: This is advice you have received from Justice.

Mr. Mahoney: Yes.

Mr. Watson: I see. Okay, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think I will just simply conclude by saying that in my own personal judgment the amendment in respect of foreign registered ships means a ship registered or otherwise documented outside of Canada does not, in fact, cover the usage of the term foreign or foreign state as appears elsewhere in the bill. The members of the Committee, of course, are free to reject the amendment. As far as I am concerned, I am not prepared to debate the point ad nauseam. Perhaps if you want a question on it, we can have a question and dispose of it.

The Chairman: Are you saying that we will withdraw these two amendments?

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, de toute évidence, la modification portant sur la définition d'un navire immatriculé à l'étranger répond aux intentions de M. Forrestall. La définition d'un état étranger me semble superflue. Je crois que c'est la meilleure explication que je puisse vous donner.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'espère que notre témoin distingué en connaît plus sur la question que je n'en connaîtrai jamais parce que, dans le cas contraire, les tribunaux de notre pays pourraient fort bien avoir affaire à des avocats qui remettraient en question la différence.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Je voudrais que le témoin nous confirme que l'amendement de M. Forrestall n'est pas nécessaire. Pour ma part, je suis en faveur de cet amendement et, si vous ne pouvez m'assurer sans le moindre doute que cet amendement est inutile et que tous les pays autres que le Canada seront traités de la même façon, je me déclarerai en faveur de cet amendement. Par contre, si vous m'assurez qu'il n'est pas nécessaire, dans ce cas, il est de toute évidence superflu.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, l'amendement proposé par le gouvernement suffit amplement à prouver que tous les navires autres que les navires canadiens seront traités de la même façon puisque la définition d'un navire immatriculé à l'étranger comprendra maintenant les navires du Commonwealth: c'était là le fond de la recommandation de M. Forrestall.

M. Watson: Votre conseiller juridique vous a convaincu qu'il n'y aurait pas de problème, que cet éclaircissement proposé par M. Forrestall était inutile?

M. Mahoney: S'il devait y avoir un problème, il se serait déjà posé à propos d'autres statuts, et ce n'est pas le cas.

M. Watson: C'est ce que le ministère de la Justice vous a dit?

M. Mahoney: Oui.

M. Watson: Je vois. Très bien, merci.

Le président: Merci, monsieur Watson. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: En concluant, je dirais qu'à mon sens l'amendement qui porte sur les navires immatriculés à l'étranger, signifiant un navire immatriculé ou enregistré à l'extérieur du Canada ne s'étend pas à l'emploi des termes «étranger» ou «État étranger», termes qui apparaissent à d'autres endroits dans le bill. Les membres du Comité peuvent bien sûr refuser l'amendement. Pour ma part, je ne veux pas en discuter éternellement. Si vous le désirez, nous pouvons voter et en finir.

Le président: Voulez-vous dire que vous retirez ces deux amendements?

[*Text*]

Mr. Forrestall: No, no, under no circumstances.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, if I may, I would say one brief word of assurance, perhaps, to Mr. Forrestall in dealing with this problem, one that I think we should bear in mind throughout the course of this legislation. We have before us what is really the first in a series of amendments that are intended over the course of the next several months to bring about an ultimate and complete codification of shipping law. Mr. Mahoney has given us the benefit both of his legal judgment on this point together with some history on the case which indicates that this point has not caused difficulty in the past to his knowledge. We do have a developing amending situation so that if a problem occurs during the course of that ongoing work, we will have ample opportunity over the next several months to cope with that problem at a later stage. I think his assurances perhaps are satisfactory for the present time.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I did not wish to leave the impression that the terminology in the old act had caused problems in the past. It was in anticipating the total impact of this very very substantive move that we now have in front of us that gives rise to the concern, not what has happened in the past, but rather what could very well happen as a result of the closing of Canadian waters that prompted the motion. It was not historical, it was somewhat in the future where my concern lay. Perhaps we could have the question.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Amendments negatived.

• 1630

The Chairman: We will proceed to the government amendment listed as (a).

Mr. Goodale.

Mr. Goodale: I think we probably covered the discussion ground on this point. I would simply move that Clause 3 of Bill C-61 be amended as follows: by striking out lines 20 to 22 inclusive on page 3 and substituting the following:

> "foreign registered ship" means a ship registered or otherwise documented outside Canada;

The Chairman: Mr. Goodale on number 4, I believe.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, the amendment noted as (b) on the first page of the government amendments deals with the very point which Mr. Forrestall raised indirectly at the beginning of our meeting. That is, simply to change the word "means" to "includes" in the particular context in which he was mentioning it. I move that Clause 3 of the Bill be amended by striking out line 43 on page 3 and substituting the following:

> "Internal waters of Canada" includes

Amendment agreed to.

[*Interpretation*]

M. Forrestall: Non, non, en aucun cas.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je voudrais rassurer M. Forrestall à ce propos. Il s'agit d'un problème que nous devons garder présent à l'esprit tout au long de notre étude de ce projet de loi. Nous avons sous les yeux le premier d'une série d'amendements qui, au cours des prochains mois, nous permettront de mettre sur pied une codification complète de la Loi sur la marine marchande. M. Mahoney nous a donné son opinion du point de vue juridique ainsi qu'un historique de la question, et nous pouvons constater que cela n'a pas causé de difficulté dans le passé. Nous n'en avons pas terminé avec ces amendements, nous allons devoir y travailler pendant plusieurs mois, ce qui nous donne amplement le temps de faire face à ce problème à une date ultérieure. Je pense que pour l'instant les assurances qu'il nous donne sont suffisantes.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je n'ai pas voulu dire que les termes employés dans l'ancienne loi aient posé des problèmes. Je pensais aux répercussions que pourraient avoir ces dispositions importantes que nous sommes en train de prendre; je ne pensais pas à ce qui s'est déjà produit mais plutôt à ce qui pourrait se produire à la suite de la fermeture des eaux canadiennes dont il est question dans la motion. Il ne s'agissait pas d'une préoccupation historique; ce n'est pas le passé qui m'inquiète mais, l'avenir. Peut-être pourrions-nous passer au vote.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Les amendements sont rejetés.

Le président: Nous allons maintenant passer à l'amendement (*a*) du gouvernement.

Monsieur Goodale.

M. Goodale: Je pense que nous avons terminé la discussion sur cette question, et je me contenterai de proposer que l'article 3 du Bill C-61 soit modifié en remplaçant les lignes 34 à 37 de la page 4, par ce qui suit:

> «navire immatriculé à l'étranger» désigne un navire immatriculé ou autrement inscrit à l'extérieur du Canada;

Le président: Monsieur Goodale, à propos du quatrième amendement, je présume.

M. Goodale: Monsieur le président, l'amendement annoté (*b*) à la première page des amendements du gouvernement traite précisément de la question soulevée indirectement par M. Forrestall au début de la séance. Il s'agit simplement de remplacer le terme «désigne» par le terme «comprend» dans ce même contexte précisément. Je propose que l'article 3 du bill soit modifié en remplaçant la ligne 24, page 3, par ce qui suit:

> «eaux intérieures du Canada» comprend

L'amendement est adopté.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, perhaps I might make the comment as we go through the government amendments that many of them are of a technical or more mechanical nature. On occasion, I invite Mr. Mahoney's comment or Mr. O'Neil's in terms of a more precise explanation for members. I might begin that with the third amendment: I move that Clause 3 of Bill C-61 be amended as follows: by adding immediately after line 4 on page 4 the following definition:

> "net tonnage" means the net tonnage of a ship as stated on its certificate of registration or, where a certificate of registration has not been issued in respect of the ship or the net tonnage thereof is not stated on its certificate of registration, means the net tonnage thereof as determined in accordance with the regulations made under Section BII-49 of the Maritime Code;

The Chairman: Mr. Mahoney, you have some comments on that amendment?

Mr. Mahoney: Perhaps I might explain this further, Nr. Chairman, by saying that the Bill, of course, did contain a definition of tonnage. However, in discussions concerning the coasting trade, where penalties were involved which were based on a tonnage calculation, it was submitted that the tonnage under the certificate could be either net tonnage or gross tonnage. For that reason, it was felt that a separate definition of net tonnage should be included.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am quite prepared to accept this amendment. I cannot help but wonder out loud why the drafters have included in the amendment no reference to accepted international standards with regard to tonnage. Because of the differences in what is an acceptable standard, we have made no references. There may be a very valid response to that; perhaps the witness might give us some indication.

The Chairman: Mr. Mahoney.

• 1635

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think the shortest answer to that is that the question of an international convention relating to tonnage has been under discussion for many years, and the situation has still not resolved itself completey. Until it is resolved, it was felt that a reference to such international rule would be meaningless.

Mr. Forrestall: With respect, because we are still dealing with definitions, what does "net tonnage" mean? Perhaps we had better have it somewhere on some record.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, perhaps I should defer to Mr. O'Neil on this. Net tonnage is a mathematical calculation which is carried out by surveyors by taking the gross tonnage of the ship and deducting the engine room and accommodation spaces therefrom and arriving at a figure. If that answer is not sufficient for Mr. Forrestall's purposes, I am sure that Mr. O'Neil could clarify it.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, à propos de ces amendements du gouvernement, je souligne qu'un grand nombre d'entre eux sont d'ordre technique ou cherchent à résoudre des problèmes de rédaction. Le cas échéant, je demanderai à M. Mahoney ou à M. O'Neil de donner aux députés des explications plus précises. Passons maintenant au troisième amendement: je propose que l'article 3 du Bill C-61 soit modifié en ajoutant, page 3, immédiatement après la ligne 41, la définition suivante:

> «jauge nette» désigne la jauge nette d'un navire portée au certificat d'immatriculation ou, en l'absence d'un tel certificat ou d'une telle mention sur ledit certificat, la jauge nette déterminée conformément aux règlements établis en vertu de l'article B11-49 du *Code maritime*;

Le président: Monsieur Mahoney, vous avez des observations à propos de cet amendement?

M. Mahoney: Monsieur le président, je pourrais peut-être ajouter que le Bill contenait, bien sûr, une définition de la jauge. Pourtant, au cours de discussions sur le cabotage et en particulier à propos d'amendes calculées d'après la jauge, on s'est avisé que la jauge mentionnée dans l'immatriculation pouvait être la jauge nette ou la jauge brute. C'est la raison pour laquelle on a estimé qu'une définition distincte de la jauge nette devait être incluse.

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis tout disposé à accepter cet amendement, mais je ne peux m'empêcher de me demander pourquoi les rédacteurs n'y ont pas parlé des normes internationales relatives à la jauge. En effet, nous ne parlons pas ici des différentes normes acceptables. Vous avez peut-être une excellente raison à nous donner, je vous écoute.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, pour répondre brièvement, disons que la question d'une convention internationale portant sur la jauge des navires fait l'objet de discussions depuis bien des années, sans toutefois qu'une solution complète ait encore été envisagée. En attendant que cela se produise, nous avons pensé qu'il serait inutile de traiter de règle internationale.

M. Forrestall: Sauf le respect que je vous dois, puisque nous en sommes encore aux définitions, qu'entend-on par «jauge nette»? Il faudrait peut-être le dire, pour que ce soit porté au dossier.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, peut-être devrais-je laisser M. O'Neil répondre à cette question. La jauge nette est calculée mathématiquement par des visiteurs qui soustraient de la jauge brute du navire l'espace occupé par la salle des machines et les cabines. Si M. Forrestall trouve cette réponse insuffisante, je suis certain que M. O'Neil pourrait apporter les éclaircissements voulus.

[*Text*]

Mr. Forrestall: I have spent enough years at sea, sir, to be absolutely aware of what it means, but it does not appear anywhere in the act. I thought it might be useful for some future reference if we had some indication of what we, as Canadians, consider to be our particular formula respecting net tonnage.

The Chairman: Mr. O'Neil, have you any further clarification on that?

Mr. W. O'Neil (Deputy Administrator, Marine Administration, Marine Services, Minstry of Transport): I do not think so, Mr. Chairman, except that this would be covered, of course, in the regulations which would be made under Section BII-49 of the Act.

Mr. Forrestall: That in large part was what I wanted for the record. That is fine; that is quite acceptable to us.

The Chairman: Thank you.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would move that Clause 3 of Bill C-61 be amended by striking out line 46 on page 5 and substituting the following:

> "surveyor" means a person appointed or designated as a"

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, can the witness explain the reasoning behind "or designated"? What is the significance, sir?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, in this you see the relationship between the maritime code as an emerging document and the Canada Shipping Act gradually being phased out. The method of appointing or designating surveyors is one that is set up in the Canada Shipping Act which we have not yet reached in the process of phasing that act out. Unfortunately we had lost sight of the fact that under that system surveyors are not only appointed; they are also designated, and that was the reason for the change.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Is that agreed? Mr. Goodale.

Mr. Goodale: The final admendment, then, to the definitions section that we would propose, Mr. Chairman, would be as follows: I move:

That Clause 3 of Bill C-61 be amended by striking out lines 1 to 6 inclusive, on page 6 and substituting the following:

> "tonnage", unless otherwise provided, means the gross tonnage of a ship as stated on its certificate of registration or, where a certificate of registration has not been issued in respect of the ship or the gross tonnage thereof is not stated on its certificate or registration, means the gross tonnage'

[*Interpretation*]

M. Forrestall: J'ai passé suffisamment d'années en mer, monsieur, pour comprendre parfaitement ce que cela signifie, mais cela n'est inscrit nulle part dans la Loi. J'ai pensé qu'il serait utile, pour toute référence ultérieure, que nous ayons une indication de la formule utilisée par les Canadiens pour calculer la jauge nette.

Le président: Monsieur O'Neil, avez-vous des éclaircissements à apporter à ce sujet?

M. W. O'Neil (sous-administrateur, Administration maritime, Services maritimes, ministère des Transports): Je ne crois pas, monsieur le président; j'aimerais toutefois signaler que cette question serait traitée, bien sûr, dans les règlements découlant de l'article BII-49 de la Loi.

M. Forrestall: C'est en grande partie ce dont je voulais que les procès-verbaux rendent compte. Cela est fort bien; tout à fait satisfaisant.

Le président: Merci.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je propose que l'article 3 du Bill C-61 soit modifié en remplaçant la ligne 14, page 6, par ce qui suit:

> «visiteur» désigne la personne nommée ou désignée à ce

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, le témoin peut-il nous expliquer la raison qui sous-tend l'utilisation des mots «ou désignée»? Quelle en est la signification, monsieur?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, vous voyez là le rapport entre un Code maritime en voie d'élaboration et la disparition graduelle de la Loi sur la Marine marchande du Canada. La méthode de nomination ou de désignation des visiteurs est établie dans la Loi sur la Marine marchande du Canada; notre processus d'élimination graduelle de cette Loi n'est pas encore parvenu à l'énoncé de cette méthode. Malheureusement, nous avions perdu de vue le fait qu'aux termes de ce système les visateurs ne sont pas seulement nommés, ils sont également désignés; c'est ce qui justifie la modification.

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

Acceptez-vous d'adopter cet amendement? Monsieur Goodale.

M. Goodale: Donc, monsieur le président, le dernier amendement que nous proposons à l'article des définitions se lit comme suit et je propose:

Que l'article 3 du Bill C-61 soit modifié en supprimant, la page 3, les lignes 34 à 39 par ce qui suit:

> «jauge» désigne, sauf disposition contraire, la jauge brute d'un navire portée au certificat d'immatriculation de ce navire ou, en l'absence d'un tel certificat ou d'une telle mention sur ledit certificat, le jauge brute déterminée»

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: The same general question rises here in our minds as it did with the definition referring to "net tonnage." Perhaps Mr. O'Neil or somebody might care to make a very brief comment.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Well, I think the same situation applies. The actual rules for determining gross tonnage will be set out in the regulations. These are somewhat lengthy. I might say also that this has been somewhat of a streamlining procedure because the Canada Shipping Act, as it now is, did contain a number of rules for this. It was felt that these were much better dealt with and much more flexibly dealt with in the regulations, and that is why it has been set up in this way.

Amendment agreed to.

• 1640

The Chairman: Shall Clause 3 as amended carry?

Mr. Goodale: If I could just make one general comment, certainly I do not have anything further to propose in terms of amendments to the particular definitions section, but it occurs to me that as we go through what is obviously a very complex piece of legislation we may come upon occasions later on where a consequential amendment might occur to us in the course of our work that would necessitate some adjustment to a definition or the addition of a definition.

I am your hands, procedurally, on this, Mr. Chairman, but I wonder whether we could deal with Clause 3 now, subject to a right later on to reconsider that clause, if something is consequential should come to our attention at some later stage in our proceedings.

An hon. Member: Let the clause stand.

The Chairman: Yes, I think that would be agreeable. Of course, we would need unanimous consent of the Committee to do that.

Mr. Forrestall: I certainly would be prepared to suggest that we give unanimous consent to that.

I wonder if I might just pose one question with respect to it. Is there a definition with respect to "excluded ships"? I know we have a definition of what is a ship owned by a province, but what about ships in the right of the Crown and ships in the right of Crown in that they are distinctly different in the sense that they are military ships? Do we have within the definitions section anything dealing with what is excluded? It keeps occurring to me and I never think of it when I go through it very closely.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, the excluded ships are dealt with specifically in the books. Book One deals, for example, with warships as excluded from the provisions of the code. So they are dealt with in that way.

Mr. Forrestall: And then, Mr. Chairman, it is not necessary to have it included in the definitions section.

Mr. Mahoney: It is not necesary to put it in the definitions section.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Il me vient à l'esprit la même question générale que pour la définition de la «jauge nette». M. O'Neil ou quelqu'un d'autre pourrait peut-être nous donner une brève explication.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Eh bien, je pense qu'il s'agit de la même situation. Les règles mêmes permettant d'établir la jauge brute seront énoncées dans les règlements. Elles sont assez longues à exposer. J'aimerais également signaler que cela a été une façon de procéder à une certaine uniformisation, étant donné que la Loi actuelle sur la marine marchande du Canada contient un certain nombre de règles à ce sujet. Nous avons pensé pouvoir traiter de ces questions beaucoup mieux et beaucoup plus souplement dans les règlements, et c'est pourquoi nous avons opté pour ces présentations.

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 3, tel que modifié, est-il adopté?

M. Goodale: J'aimerais faire une observation d'ordre général; je n'ai évidemment aucune autre modification à apporter à l'article des définitions, mais je me rends compte tout à coup qu'à mesure que nous avancerons dans l'étude de cette Loi très complexe nous sentirons peut-être le besoin d'apporter une modification à une définition ou d'ajouter une nouvelle définition.

C'est à vous, bien sûr, monsieur le président, qu'il revient de décider de la procédure à suivre; je me demande toutefois si nous ne pourrions pas disposer de l'article 3 maintenant, sous réserve du droit de la réétudier si une question y ayant trait est soulevée ultérieurement.

Une voix: Nous pourrions réserver cet article.

Le président: Oui, je pense que cela serait possible. Bien sûr, il nous faut le consentement unanime du Comité pour cela.

M. Forrestall: Je suis volontiers prêt à proposer que nous donnions notre consentement unanime à cela.

Je me demande d'ailleurs si je pourrais simplement poser une question à ce sujet. Existe-t-il une définition des «navires exclus»? Je sais que nous avons une définition de ce qu'est un navire appartenant à une province, mais qu'en est-il des navires de Sa Majesté et des navires militaires de Sa Majesté? Y a-t-il, dans l'article des définitions des navires exclus? Cette question me vient souvent à l'esprit et je n'y pense jamais lorsque je suis plongé dans l'étude détaillée du sujet.

M. Mahoney: Monsieur le président, les livres traitent clairement des navires exclus. Le Livre I, par exemple, traite des navires de guerre, et indique qu'ils sont exclus des dispositions du Code. C'est donc ainsi qu'on en traite.

M. Forrestall: Donc, monsieur le président, il ne serait pas nécessaire de l'indiquer dans l'article des définitions.

M. Mahoney: Il n'est pas nécessaire de mettre cela dans l'article des définitions.

[*Text*]

Mr. Forrestall: Subject to Mr. Goodale's reservations, we would be prepared to stand the definitions clause.

The Chairman: Shall Clause 3 as amended carry?

Mr. Forrestall: Subject to those reservations.

The Chairman: Right.

Clause 3 as amended agreed to.

Clauses 4 and 5 agreed to.

On Clause 6—*Ships registered in Canada deemed to be Canadian registered ships*

Mr. Goodale: Mr. Chairman, again, this is a rather technical amendment and I would invite the comment of Mr. Mahoney or Mr. O'Neil.

I simply move that subclause 6(2) of Bill C-61 be amended by striking out lines 16 to 19 inclusive, and substituting the following:

> ten metres in length apply for registration of the ship; but no fee shall be payable with respect to any such application.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. I have just a very brief explanation of that. This is to cover what is purely a misprint. That particular line read:

> other than sections BII-1 to BII-7 thereof,

and this was a phrase which was in the earlier bill which went to first reading. It is no longer necessary because of the withdrawal from provisions of the British Commonwealth Merchant Shipping Agreement. Before that withdrawal took place it was necessary to phase in the proclamation of certain of these sections. Those sections were removed, but this particular one was either lost sight of or was not picked up by the editors. So, it is simply a technical amendment.

• 1645

Mr. Forrestall: I think, Mr. Chairman, the witness has given response to the only query I had with respect to that particular amendment. I wonder, on a point of order, whether I might be excused for two minutes to participate in a vote in a steering committee upstairs. I do have an amendment, to Clause 8. (3)(a) on Page 12. I wonder whether the Committee would be kind enough to start . . . Perhaps Jack could proceed with it.

The Chairman: Shall the government amendment carry?

Amendment agreed to.

Clause 6 as amended agreed to.

Clause 7 agreed to.

Mr. Goodale: Just a minute, please. Mr. Chairman, we on the government side intend to propose a number of amendments dealing with Clause 8. Mr. Forrestall obviously has one as well. Just for the sake of convenience and because he has to be away for a few minutes, could we stand Clause 8 just temporarily and go on to deal with Clause 9 and subsequent clauses and return to Clause 8 as soon as Mr. Forrestall is able to rejoin us?

[*Interpretation*]

M. Forrestall: Tout en tenant compte des réserves de M. Goodale, nous serions prêts à réserver l'article des définitions.

Le président: L'article 3, tel que modifié, est-il adopté?

M. Forrestall: Sous réserve.

Le président: Exactement.

L'article 3, tel que modifié, est adopté.

Les articles 4 et 5 sont adoptés.

Article 6—*Navires immatriculés au Canada réputés être des navires immatriculés sous pavillon canadien.*

M. Goodale: Monsieur le président, il s'agit encore là d'un amendement d'ordre technique, et j'invite M. Mahoney ou M. O'Neil a nous apporter leurs observations.

Je propose simplement que le paragraphe 6(2) du Bill C-61 soit modifié en remplaçant, à la page 11, les lignes 16 à 20 par ce qui suit:

> navires dépassant 10 mètres de longueur, demander l'immatriculation du navire, aucun droit n'étant exigible pour cette demande.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. J'ai une très brève explication pour cela. Il s'agit de la simple correction d'une faute d'impression. Cette ligne-là se lit comme suit:

> A l'exception des articles BII-1 à BII-7 de ce code,

Ce passage se trouvait dans le Bill soumis à la première lecture. Il n'est plus nécessaire puisque nous ne sommes plus sujets aux dispositions de l'accord du Commonwealth britannique sur la marine marchande. Avant que nous ne nous en soyons retirés, il était nécessaire d'insérer l'indication de certaines de ces articles. Ces articles ont été supprimés, mais celui-ci n'a pas été remarqué par les rédacteurs. Il s'agit donc simplement d'un amendement technique.

M. Forrestall: Monsieur le président, le témoin a répondu à la seule question que je voulais poser à l'égard de cet amendement-ci. Je voudrais maintenant faire un rappel au Règlement et vous demander si je pourrais m'absenter pendant deux minutes afin de prendre part à un vote d'un des comités directeurs qui se réunit à l'étage supérieur. J'aurais toutefois un amendement à proposer à l'article 8. (3) (a) de la page 12. Je me demande si le Comité aurait la bonté de commencer . . . peut-être que Jack pourrait continuer.

Le président: Est-ce que l'amendement du gouvernement est adopté?

L'amendement est adopté.

L'article 6 amendé est adopté.

L'article 7 est adopté.

M. Goodale: Un instant, s'il vous plaît. Monsieur le président, du côté du gouvernement nous avons l'intention de proposer une série d'amendements portant sur l'article 8. Il semble également que M. Forrestall en ait un. Afin de lui permettre de s'absenter pendant quelques instants, pourrions-nous réserver temporairement l'article 8 et passer à l'article 9 et aux articles suivants pour revenir à l'article 8 dès que M. Forrestall sera de retour?

[*Texte*]

Clause 8 allowed to stand.

On Clause 9—*Deemed importation into Canada*

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I believe the next amendment I have in mind would have to do with Clause 9. If it is acceptable, I would simply want to move that amendment and once again invite Mr. Mahoney's comment. If there is a particular issue that arises as we discuss it that members would like to defer a decision upon, we can certainly do that.

I would simply move, then, that subclause 9(1) of Bill C-61 be amended by striking out lines 36 to 39, inclusive, on page 13 and substituting the following:

> outside Canada other than from another such marine structure, shall be deemed to be imported into Canada at the time they are so delivered and, for the purposes of the Customs Act, the person so delivering the goods shall
>
> (a) report the delivery thereof at such time and in such manner as is prescribed by regulations for the purposes of this subsection by the Governor in Council to an officer of Customs at any port designated in such regulations; and
>
> (b) make entry of such goods.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. The first change that was made in subclause (1) was the addition of the word "from." It is purely a clarifying word. We do not think it changes the intent of the clause at all, but without that word a number of people seem to be having some confusion in figuring out exactly what is meant, so it is desirable for clarification purposes.

The second part of it institutes a procedure the Department of National Revenue (Customs) felt was necessary to complete the process and to make the whole procedure clear.

The Chairman: Is that agreeable? Mr. Murta.

Mr. Murta: Because this is all fairly technical, I would like to get a little more clarification. Why did Customs feel that it was necessary at this time and did not feel it was necessary before? Were they able to operate under the old act by using basically the same kind of intent that is in the wording of the new legislation?

• 1650

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, this particular provision is, I think, the first time that the customs people have had to deal with the entry of goods on a marine structure, some structure outside the normal port facilities, and when the section was originally drafted it was not foreseen that this might cause problems and they might have to have a customs official on these marine structures at all times, and as they looked at it they then became more and more aware that they had to set up some procedure which would be practical.

[*Interprétation*]

L'article est réservé.

L'article 9—*Importations au Canada.*

M. Goodale: Monsieur le président, l'amendement que je voudrais proposer a trait à l'article 9. Si le Comité est d'accord, je proposerai simplement cet amendement et j'inviterai ensuite M. Mahoney à faire ses observations. Si, au cours de la discussion, les membres décident de différer une décision au sujet d'une question particulière, il sera possible de le faire.

J'aimerais donc proposer que le paragraphe 9(1) du bill C-61 soit modifié en remplaçant, page 13, la ligne 31 par ce qui suit:

> «importées au Canada; *aux fins de la Loi sur les douanes,* les personnes qui livrent ainsi les marchandises doivent
>
> *a*) soumettre un rapport de livraison, à la date et de la manière prescrites par les règlements d'application du présent article établis par le gouverneur en conseil, à un fonctionnaire des douanes de l'un quelconque des ports que désignent ces règlements; et
>
> *b*) comptabiliser ces marchandises.»

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. La première modification apportée au paragraphe (1) dans la version anglaise a été d'ajouter le mot «from». Elle sert uniquement à préciser le sens de la phrase. Cette préposition ne change aucunement l'intention de l'article, mais elle en précise le sens.

La deuxième partie de l'amendement établit des modalités qui, selon le ministère du Revenu national (Douanes), étaient nécessaires afin de compléter le processus et de le clarifier.

Le président: L'amendement est-il adopté? Monsieur Murta.

M. Murta: Puisque tout ceci est assez technique, j'aimerais avoir un peu plus de renseignements. Pourquoi les Douanes sont-elles d'avis qu'il est nécessaire d'apporter cette modification à l'heure actuelle alors qu'elles ne s'en sont jamais préoccupées auparavant? Leur était-il possible de fonctionner en vertu de l'ancienne loi en suivant en principe l'intention qui se trouve dans le libellé de la nouvelle loi?

M. Mahoney: Monsieur le président, je crois que c'est la première fois que les douaniers aient à s'occuper de l'importance des marchandises sur des ouvrages en mer situés parfois à l'extérieur des installations portuaires habituelles. Lors de la rédaction originale de cet article on n'avait pas prévu qu'une telle situation pourrait entraîner des complications et qu'il serait peut-être nécessaire qu'un douanier soit présent en tout temps à bord d'un tel ouvrage en mer. C'est en examinant l'article que l'on s'est rendu compte de plus en plus qu'il fallait établir certaines modalités pratiques.

[*Text*]

Mr. Murta: Have they had problems at all with it? Have there been any problems arise because that particular aspect was not in the legislation?

Mr. Mahoney: Of course, Mr. Chairman, until this time there has been no problem because there was no entry of goods, there was no requirement for entry of goods onto a marine structure, and so the problem has not arisen in the past. But they felt that the addition of some procedure was necessary to complete the provision dealing with entry.

The Chairman: Is that amendment agreeable?

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I wonder if I might ask for a further few examples of what is meant by the term, marine structure.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, by "a marine structure" is meant primarily a drilling rig. The words have been generally used because the technology with respect to such structures is a rapidly changing thing and it was felt that rather broad language should be used in order to encompass any changes in technology. But primarily and at this point in time it would be to cover the large drilling rigs, such as the ones that are built in Halifax and are positioned on the seabed.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

Clause 9 as amended agreed to.

The Chairman: Is it agreeable that we return to Clause 8?

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: I am not quite in order but I do have an amendment.

The Chairman: Yes, I understand, but we will have to move to Mr. Goodale first, the government one first.

Mr. Forrestall: Yes, thank you.

Mr. Goodale: I would move the first amendment, which has been distributed, I again would ask hon. members to ignore the shorter sheet included in the original package which only indicated three amendments and draw their attention to the longer one that was handed out at the beginning of today's session.

I would then move that Clause 8 of Bill C-61 be amended by striking out line 24 on page 12 and substituting the following:

"ship upon which all applicable customs duty has"

Again, there is a technical explanation for that which I think Mr. Mahoney would like to offer.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, actually this amendment was really drawn up in response to submissions which were made to the Committee by, as I recall it, a number of people, including Dominion Marine Association I believe, concerning some ships which might not be included because we had used the word "full" customs duty and there are ships upon which only partial duty has been paid but which fall into the same category. That was the reason for this amendment. And, as I said, it was in response to the discussion which went on in the Committee.

[*Interpretation*]

M. Murta: Y a-t-il eu des difficultés à cet égard? A-t-on déjà eu des ennuis parce que cette question précise n'était pas traitée dans la loi?

M. Mahoney: Évidemment, monsieur le président, jusqu'à présent nous n'avons dû faire face à aucune difficulté puisque aucune importation, ni livraison n'ont été faites sur un tel ouvrage en mer. Mais on est d'avis qu'il fallait prévoir une telle possibilité.

Le président: L'amendement est-il adopté?

M. Huntington: Monsieur le président, je me demande si l'on pourrait fournir d'autres exemples susceptibles de nous expliquer davantage ce qu'est un ouvrage en mer.

M. Mahoney: Monsieur le président, l'expression «ouvrage en mer» désigne principalement une installation de forage. La raison pour laquelle on se sert de cette expression est que la technologie dans ce domaine évolue très rapidement et qu'on a cru bon d'avoir recours à une expression assez générale susceptible de comprendre tout changement. Mais à l'heure actuelle, cette expression désigne surtout les importantes installations de forage telles que celles que l'on construit présentement à Halifax sur le lit marin.

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

Le président: Est-ce que l'amendement est adopté?

L'amendement est adopté.

L'article 9 amendé est adopté.

Le président: Est-ce que le Comité est d'accord pour que l'on revienne à l'article 8?

Une voix: D'accord.

Le président: Monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Je ne sais pas exactement de quoi vous avez discuté pendant mon absence, mais j'aurais un amendement à proposer.

Le président: Oui, je comprends, mais je dois tout d'abord accorder la parole à M. Goodale, du côté du gouvernement.

M. Forrestall: En effet, merci.

M. Goodale: J'aimerais proposer le premier amendement qui vous a été distribué. Je demanderais encore une fois aux honorables députés de faire abstraction de la feuille la plus courte du document qui ne contient que trois amendements, et je voudrais attirer leur attention sur la plus longue que l'on vous a distribuée au début de la séance d'aujourd'hui.

Je propose ensuite que l'article 8 du Bill C-61 soit modifié en remplaçant à la page 12 la ligne 26 par ce qui suit:

«plet de *tous les* droits de douanes *applicables*»

Encore une fois, M. Mahoney voudrait peut-être vous fournir une explication technique de cet amendement.

M. Mahoney: Monsieur le président, cet amendement a été rédigé en réponse à des demandes que de nombreuses personnes, y compris la *Dominion Marine Association*, si je ne me trompe, ont faites au Comité, à l'égard de certains navires qui ne sont peut-être pas inclus dans la loi car nous nous étions servis de l'expression droits de douanes «complets» alors que certains bateaux qui n'ont payé que des droits de douanes partiels font partie de la même catégorie. C'est la raison de cet amendement. Et, comme je l'ai déjà dit, cet amendement est proposé en réponse à une discussion qui a eu lieu en Comité.

[*Texte*]

The Chairman: Agreed?

• 1655

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Yes, Mr. Chairman, I would move along to the next one, and move that Clause 8 of Bill C-61 be amended by striking out lines 29 to 31, inclusive, on page 12 and substituting the following:

> (a) the carriage of goods or passengers by water or by land and water, and towage,

The Chairman: Is it agreed?

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if I might move an amendment with respect to line 34 on page 12? I move that Clause 8.(3)(a) (i) be amended by striking out line 34 on page 12 and substituting the following:

> Canada: and, for better ensuring the attainment of the said purposes, any port or place in the islands of St. Pierre and Miquelon shall be deemed to be a port or place in Canada, and the Governor in Council may, by order, provide that any other port or place not in Canada shall be deemed to be in Canada,

Mr. Chairman, the purpose of this amendment is to close the loop-hole used by Soviet and other cruise ships in the Gulf, and give the Cabinet some authority to act to remedy, not only this situation, but other similar situations in Canada. This rises, of course, out of the practice of foreign cruise ships of coming into Canada and engaging in the tourist business, travel business, by picking up Canadians at some port in Canada, making an interim port or clearing a Canadian port for a foreign port. In the example I have used the Ports of St. Pierre and Miquelon, usually Miquelon or St. Pierre. Then they return to a Canadian port, thus having gotten around the requirement of the act restricting the passage of goods and persons between one Canadian port and another Canadian port in a foreign-registered vessel.

I might indicate to the Committee that there are instances when, for purposes of Canadian law, territorial extensions—there is a legal phrase, I think—had been applied to correct situations such as this. This is to restrict that type of business on the East Coast and the West Coast, and on the Great Lakes to a growing extent, to protect for Canadians the right to engage in this type of business.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I wouls like to say again that I can appreciate and share the concern of Mr. Forrestall. I know this particular issue is not one that has escaped the attention of the draftsmen of the legislation, and again I would like to invite Mr. Mahoney's comment on the proposal.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. I believe the problem Mr. Forrestall has raised is one that is covered by the proposed section as it is now drafted, because subparagraph (i), which of course relates to the carriage of passengers, does apply

[*Interprétation*]

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Oui, monsieur le président, je propose que l'article 8 du Bill C-61 soit modifié en remplaçant, à la page 21, les lignes 29 à 31 inclusivement comme suit:

> (a) le transport par eau, ou par eau et voie de surface, des marchandises ou des passagers, ainsi que le remorquage.

Le président: Êtes-vous d'accord?

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, puis-je proposer un amendement à la ligne 34 de la page 12? Je propose qu'on modifie le sous-alinéa 8 (3) *a*) (i) en ajoutant ce qui suit immédiatement après:

> Canada: et pour mieux assurer la réalisation desdits objectifs, tout port ou endroit des îles Saint-Pierre et Miquelon est réputé être un port ou un endroit du Canada, et le gouverneur en conseil peut, par décret, décider que tout autre port ou endroit à l'extérieur du Canada est réputé être au Canada.

Monsieur le président, le but de cet amendement est de remédier à une des lacunes de la loi qu'exploitent les navires soviétiques et d'autres navires de croisières dans le Golfe du Saint-Laurent et de donner au Cabinet le pouvoir nécessaire afin de remédier, non seulement à cette situation, mais à d'autres situations semblables existant au Canada. Des navires étrangers organisent des croisières touristiques au Canada en embarquant des Canadiens dans un port canadien, faisant escale dans un port étranger, mais toujours à destination d'un port canadien. Par exemple, j'ai mentionné les ports de Saint-Pierre et Miquelon, habituellement Miquelon ou Saint-Pierre. Ensuite, ils retournent à un port canadien, ayant ainsi contourné la loi interdisant le transport de biens ou de passagers entre ports canadiens sur un navire immatriculé à l'étranger.

Je vous informe qu'il y a eu des cas où pour appliquer la loi canadienne, les extensions territoriales, (je pense qu'il y a un terme juridique pour cela) ont été utilisées pour remédier à des situations comme celle-ci. Il s'agit d'interdire ce genre d'activité sur la côte est et ouest, et jusqu'à un certain point dans les Grands Lacs, afin de protéger les droits des Canadiens.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je tiens à répéter que je comprends la préoccupation de M. Forrestall et que je la partage. Je sais que ceux qui ont rédigé la loi n'ont pas oublié ce problème, et à nouveau je voudrais demander à M. Mahoney de commenter cette proposition.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Je crois que le libellé de l'article proposé tient compte du problème soulevé par M. Forrestall. Le sous-alinéa (i) qui bien sûr traite du transport des passagers s'applique

[*Text*]

from one port or place in Canada to the same or another port or place . . .

And at the end of the paragraph, it reads,

whether directly or by way of a foreign port;

So the passenger ship acting in the way that Mr. Forrestall has suggested would now be covered by the clause as it is presently drafted without the necessity of deeming St. Pierre and Miquelon to be part of Canada for those purposes.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1700

Mr. Forrestall: I still do not quite see how you could prohibit my getting on a ship and sailing to England and coming back. The cabotage with respect to this is not clear, in particular respect to cruise ships. I can only bow, of course, to your superior wisdom in these matters and again, as I have in the past, express the hope that the act does in fact as you have indicated and does in fact tighten it up and prohibit this practice.

Might I ask whether or not next year, in the coming season—let us put it to the test—the practice that has been current in recent years will continue, or be allowed to continue under the new Maritime Code?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, of course nothing can be done with respect to this until regulations are in place in the legislation is in place, but I would assume that at that time the situation that Mr. Forrestall mentions will be looked at very carefully by the Ministry of Transport.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: The only comment I would like to make in listening to Mr. Mahoney's reply to Mr. Goodale is that if in fact this is covered somewhat in the section that we are dealing with, it occurs to me anyway that Mr. Forrestall's amendment would probably strengthen that and Mr. Mahoney's argument was not convincing enough as far as I was concerned. I think what Mr. Forrestall is doing with this amendment is adding greater strength to the already existing legislation.

It seems logical and practical for me to support it, unless Mr. Mahoney has some further argument.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: I can comment on that a bit further, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall mentioned that it is not uncommon to deem a place to be within Canada for certain purposes. That is quite true. In fact, that is precisely what we have done with respect to marine structures which may be completely outside of Canadian waters. But to deem a territory which is part of a foreign state to be within Canada for such a purpose is a much more serious step and one which I think would require a great deal more consideration than perhaps is necessary in order to solve the problem.

[*Interpretation*]

entre un port et un lieu au Canada . . .

Et à la fin du paragraphe on lit:

directement ou avec escale à l'étranger;

Ainsi, les navires agissant de la façon qu'a décrite M. Forrestall tomberaient maintenant sous le coup de cet article sans qu'il soit nécessaire de dire que Saint-Pierre et Miquelon sont réputées être au Canada.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je ne vois pas tout à fait comment vous pouvez m'interdire d'embarquer sur un navire à destination de l'Angleterre et de revenir. Le cabotage dans ce cas-ci n'est pas très clair, en particulier ce qui concerne les navires de croisières. Je ne peux que m'incliner, bien sûr, devant votre grande sagesse en ce qui concerne ces questions et, encore une fois comme par le passé, espérer que la loi soit plus ferme et interdise cette pratique.

Puis-je demander si l'année prochaine, au cours de la saison qui vient, le nouveau Code maritime permettra que les situations que nous avons connues se perpétuent?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Bien sûr rien ne peut être fait avant que l'on ait édité la loi et les règlements. Mais je présume qu'à ce moment-là le ministre des Transports aura étudié très attentivement la situation dont parle M. Forrestall.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Le seul commentaire que j'aie à faire en écoutant la réponse de M. Mahoney à M. Goodale est que si, en fait, la question est prévue à l'article que nous étudions, il me semble que l'amendement de M. Forrestall ne fait qu'en renforcer le sens et l'argument de M. Mahoney ne me convainc pas. Je pense que l'amendement de M. Forrestall donne plus de poids au libellé de la loi.

Cela me semble logique de l'appuyer à moins que M. Mahoney n'ait d'autres commentaires.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Certainement, monsieur le président.

M. Forrestall dit qu'il n'est pas rare en certains cas de décréter que l'endroit est réputé être au Canada. C'est tout à fait vrai. En fait c'est exactement ce que nous avons fait à propos des ouvrages en mer qui sont tout à fait à l'extérieur des eaux canadiennes; mais de là à dire qu'un territoire faisant partie d'un État souverain est réputé être au Canada dans un tel but est une mesure beaucoup plus sérieuse et qui demanderait à être étudiée plus sérieusement qu'il n'est peut-être nécessaire pour régler ce problème.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: What I am of course suggesting when I say that or make reference to the extension of laws to cover situations, what I am referring to very specifically of course is Canadian law, the application of Canadian law outside the territorial jurisdiction of Canada.

I am not in any way suggesting that we usurp France's right or any of their rights, or any of their legal rights, or any legal rights or entitlement of any ship to call at the ports of St. Pierre and Miquelon. I am simply saying that it does in fact strengthen the position of the act, the intent of which, quite entirely supportable by myself—I have very few serious philosophical objections to this at all; quite to the contrary, I support it quite fully, but it does seem to me that we should be careful that we do not leave in the Code, as we go through it now as a Committee, substantive loopholes through which legal counsel can drive Soviet cruise liners. It seems to me, without any undue respect at all for your judgment, that in fact we have and do leave a substantial loophole because we cannot, at least I cannot see how we can direct a ship not to move to a foreign port for purposes of any Canadian law. If they are using St. Pierre and Miquelon as a way of getting around the travel from one Canadian port to another Canadian port, for example, I could join the cruise ship in Montreal and leave it in Quebec, thus complying with the law. If I left Montreal, went down to Quebec and up the Saguenay and then took a shot out around the Gulf, could not get in at St. Pierre and come back and got off at the same port, I would be in violation of the law. But I could get off down river, a nice pleasant hour and sixty-minute drive or an hour and forty-minute drive and be perfectly within the law. That seems to me to be a substantial loophole. And I suggest to the Committee that foreign entrepreneurs who are engaged in this practice will certainly take advantage of that. And, if they do, and are quite capable of doing it within the new maritime code, then I do not think we have done justice to the code, or justice to what it is that we are intending to do, or mean to do, and I think that is very important.

I suggest to hon. members of this Committee, in the spirit of the act, totally and completely, to think carefully for a moment or two before we put a question with respect to this amendment—because it is suggested to us by witnesses who have been in front of us and by others whose advice and counsel I have sought that in fact this would likely be the practice.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. There is also a question of the acceptability of the amendment put forth by Mr. Forrestall and I would be prepared to render a decision on it right now.

Mr. Forrestall: Perhaps you could give us some indication of what is considered acceptable about it so that we might discuss that with you.

The Chairman: The proposed amendment is injecting a new proposal and Beauchesne citation 406 states:

> Amendments are out of order if they are
>
> (a) irrelevant to the bill, or beyond its scope, . . .

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Lorsque je parle d'extension de la loi pour remédier à certaines situations, je parle très précisément de l'application des lois canadiennes à l'extérieur de la juridiction territoriale du Canada.

Je ne suggère en aucune façon que nous usurpions les droits de la France ni le droit de tout navire de s'arrêter au port de Saint-Pierre et Miquelon. Tout ce que je dis, c'est que cela renforce cet aspect de la loi. J'appuie tout à fait l'intention de cette loi et j'ai très peu d'objections sérieuses à formuler. Mais nous devrions faire attention de ne pas laisser dans le Code lors de l'étude en comité, des échappatoires dont pourraient se servir les navires de croisières soviétiques. Sans mettre en doute votre jugement, il me semble que nous avons là un échappatoire important parce que nous ne pouvons pas, du moins je ne vois pas comment nous pourrions légalement interdire à un navire d'aller dans un port étranger. Si Saint-Pierre et Miquelon sert d'échappatoire, un navire étranger peut très bien faire une croisière de Montréal à Québec, tout en se conformant à la loi. S'il était parti de Montréal en direction de Québec et jusqu'au Saguenay puis revenu dans le golfe sans aller à Saint-Pierre, il aurait violé la loi. Mais je pourrais me promener sur le fleuve pendant 2 heures ou 1 h. 40 tout en n'enfreignant pas du tout la loi. Cela me semble une lacune importante. Et je dois dire que les entrepreneurs étrangers en tireront certainement profit. Ils pourront facilement le faire en se conformant au nouveau Code maritime et c'est pourquoi je crois que le Code n'est pas aussi parfait qu'il pourrait l'être et que cela est contraire à ce que nous tentons de faire, ce qui est vraiment important.

Je propose aux membres du Comité de réfléchir pendant un instant avant que nous ne mettions aux voix cet amendement car certains témoins et d'autres personnes qui m'ont conseillé disent que ce serait en fait ce qui se passerait.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Forrestall a aussi soulevé la question de l'acceptabilité de l'amendement et je suis disposé à prendre une décision à ce sujet dès maintenant.

M. Forrestall: Vous pourriez peut-être nous dire ce qui est considéré acceptable afin que nous puissions en discuter.

Le président: L'amendement proposé comprend une nouvelle proposition et je cite ici Beauchesne:

> Les amendements ne sont pas conformes au règlement
>
> (*a*) s'ils ne concernent pas le bill, ou dépassent sa portée . . .

[*Text*]

Therefore, I must rule the amendment out of order.

Mr. Forrestall: Well, certainly you cannot do that without some discussion from us, Mr. Chairman. I appreciate your putting forward for us your objections. But let us consider those for a moment or two.

The Chairman: Normally the ruling is not debatable. I would not want to pursue it. We have had comment. We appreciate the most interesting comment from Mr. Forrestall. We can either continue debating it, which I do not think would have any direct purpose, or, if the Committee is agreeable, we could just move on. I believe Mr. Forrestall has another amendment and we can continue and discuss that.

Mr. Forrestall: What you are indicating to me is that your ruling to disallow the amendment is not questionable. I am not questioning your right to do it but I would like to make a submission. You arbitrarily said it is out of order without inquiring as to the grounds on which I feel it is in order.

The Chairman: The ruling can be challenged and go to a vote, if necessary. I feel that you have put forth your very reasonable comment in regard to your amendment to all the Committee. However, procedurally, it is just not acceptable. So we can either proceed or vote on the amendment put forth by Mr. Forrestall, whichever the Committee feels that they would like to do.

Mr. Forrestall: Well, I will not question your ruling and I will not comment. It is rather strange that our witness said that the government amendment or the act already contained the exact same thing. So I do not see where I have imported something different. I simply register my . . .

Mr. Huntington: Mr. Chairman, would you please explain to me where this amendment poses something new on the act under discussion?

The Chairman: Perhaps Mr. Mahoney would have some comments that would clarify Mr. Huntington's question on it.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I can only suggest that the thing which is new about Mr. Forrestall's amendment is that it would be requiring us to designate a foreign country to be a part of Canada. As I said earlier, I think that is a pretty far-reaching international step, even though it is for a limited purpose. In that sense it presumably goes further than the Bill would intend.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1710

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, one final comment. It occurs to me that I had gone to some pains to indicate to the Committee that I was not importing St. Pierre and Miquelon into Canadian jurisdiction, but only for . . .

Mr. Trudel: It is their balance of payments.

Mr. Forrestall: Balance of payments; not a bad comment. You will go far in this world.

[*Interpretation*]

Par conséquent, je décide que l'amendement n'est pas conforme au Règlement.

M. Forrestall: Vous ne pouvez certainement pas le faire sans que nous en discutions, monsieur le président. Je vous sais gré de nous présenter vos oppositions, mais laissez-nous les étudier pendant quelques instants.

Le président: Normalement, ma décision n'est pas débattable. Je voudrais que nous arrêtions ici; nous avons entendu des observations et nous acceptons l'observation très intéressante de M. Forrestall. Nous pouvons soit continuer à en discuter, ce qui d'après moi ne servirait à rien, ou si le Comité y consent, nous pourrions poursuivre. Je crois que M. Forrestall a un autre amendement à proposer et nous pouvons continuer et en discuter.

M. Forrestall: Vous dites donc qu'on ne peut mettre en doute votre décision de rejeter cet amendement. Je ne mets pas en doute votre droit de le faire, mais j'aimerais faire une proposition. Vous avez dit de façon arbitraire qu'il n'est pas conforme au règlement sans me demander pourquoi je croyais qu'il était conforme au règlement.

Le président: Vous pouvez mettre en doute ma décision et demander au besoin un scrutin. Je crois que vous avez exprimé votre opinion à l'égard de cet amendement à tous les membres du Comité. Cependant, du point de vue de la procédure, je ne peux l'admettre. Nous pouvons soit continuer ou mettre aux voix l'amendement présenté par M. Forrestall, cela dépend de ce que les membres du Comité veulent faire.

M. Forrestall: Eh bien je ne mettrai pas en doute votre décision et je ne ferai aucune observation. Il est assez étrange de noter que notre témoin a dit que l'amendement du gouvernement ou la loi contenait déjà la même disposition. Je ne vois pas de quelle façon j'ai ajouté quelque chose de différent. Je voudrais signaler . . .

M. Huntington: Monsieur le président, pourriez-vous m'expliquer de quelle façon cet amendement ajoute quelque chose de neuf à la loi dont nous discutons!

Le président: Monsieur Mahoney pourrait peut-être vous donner des précisions.

M. Mahoney: Monsieur le président, je puis dire que l'amendement de M. Forrestall introduit quelque chose de nouveau, car il nécessiterait que nous désignions un pays étranger comme faisant partie intégrante du Canada. Comme je l'ai dit auparavant, je crois que c'est aller un peu trop loin du point de vue international, même si nous le faisions à des fins limitées. De ce point de vue, on s'écarte probablement de l'intention du bill.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, une dernière observation. Il me semblait que je m'étais efforcé de faire comprendre au Comité que je ne voulais pas faire relever St-Pierre et Miquelon du Canada, mais seulement au . . .

M. Trudel: Il s'agit de leur balance des paiements.

M. Forrestall: Leur balance des paiements, très bien. Vous irez loin.

[*Texte*]

Only for the purposes of Canadian law. I accept your ruling. I recognize that there would be a hell of a lot of time wasted going through another motion. As a matter of fact, it might have been quicker for the Committee simply to dispose of it by voting against it. But I accept you ruling.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall on an amendment to Clause 8.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, with regard to Clause 8(3)(a), I move that it be amended by striking out lines 3 and 4 at page 13 and substituting the following:

> whether directly or by way of a foreign port or place and when carrying passengers whether or not the passengers leave the ship at a port or place in Canada and if the passengers leave the ship at a port or place in Canada whether they do so definitively or merely for a temporary period.

Again, this directs itself at the—I hope this one is in order. Before I address myself to it, is it relatively in order?

It again attempts to clarify the intent of Parliament, the intent of the government, with regard to the new Maritime Code. I suggest to members of the Committee that the absence of something like this will continue to permit a practice that in my judgment clearly flies in the face of the intent I have just mentioned. Again, it is the coasting trade of Canada we are talking about, and either we close it or we do not close it. To partially close it and to continue to leave loopholes defeats our purpose. I would be quite prepared to say that it will be definitively closed in 10 years time—as long as we know that it is closed. Again, to go through the Bill and not do what it is clearly our intention to do . . . The honourable members and the Chairman of this Committee are going to support this Bill; so am I. How they can support it generally and not specifically I do not know. All I am attempting to do is to strengthen it so those people who would seek out loopholes in the Bill will not be able to find them, as nearly as it is in our human ability to close them. I suggest that the failure to include this principle in a very clear way in the Bill will encourage operators to find ways around what again is clearly the intent of the Bill.

I am not getting into the financial discussions and arguments. This is a very substantial business in Canada, on both coasts and on our Great Lakes. It is a growing business. My friend and colleague, Mr. Huntington, and others from British Columbia could describe to you the enormity of this trade and the rapidity with which it is growing on the West Coast. There is room here for Canadian entrepreneurship; there is room here for the development of a substantial segment of the shipping industry of Canada. But you will not get shipping institutions, lending institutions, to invest money in an adventure of this nature; there is nothing in here to encourage entrepreneurs to move in this direction. And I suggest there never will be as long as we continue to impair their ability to compete. For that reason, I think it is necessary and important that we consider tightening up the bill by amendments such as this one.

[*Interprétation*]

Seulement aux fins de la loi canadienne. J'admets votre décision. J'admets qu'on perdrait beaucoup de temps en étudiant une autre motion. En fait, les membres du Comité auraient peut-être pu résoudre la question plus rapidement en votant contre. Mais j'admets votre décision.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall a la parole au sujet d'un amendement à l'article 8.

M. Forrestall: Monsieur le président, je propose que l'article 8 (3) (a) soit modifié en remplaçant les lignes 33 et 34 à la page 12 par ce qui suit:

> passagers, ainsi que le remorquage, directement ou avec escale à l'étranger, et le transport de passagers, que ces passagers quittent le navire en un port ou lieu du Canada et si les passagers quittent le navire en un lieu ou port du Canada, qu'ils le fassent de façon définitive ou temporaire.

Encore une fois cet amendement concerne . . . j'espère qu'il est conforme au règlement. Avant que je commence à en discuter, pourrait-je vous demander s'il est conforme au règlement?

Je tente ainsi encore une fois de préciser l'intention du Parlement, du gouvernement, à l'égard du nouveau Code maritime. Je crois que l'absence d'une disposition de ce genre perpétuera une pratique qui, à mon avis, viole nettement l'intention du bill. Encore une fois, nous parlons du cabotage au Canada, et nous voulons savoir s'il faudrait l'interdire ou non. Si nous l'interdisons partiellement et laissons des lacunes dans le bill, nous n'atteindrons pas notre but. Je serai porté à dire qu'il sera définitivement terminé dans dix ans. Encore une fois, si nous étudions ce bill sans faire ce que nous avons vraiment l'intention de faire . . . Les membres et le président du Comité vont appuyer ce bill et moi aussi. Je ne sais quel sera leur appui d'une façon générale. Je tente tout simplement de le renforcer afin que nous faisions tout en notre pouvoir pour empêcher les points faibles. Je crois que si l'on omet de formuler ce principe d'une façon nette et précise dans le bill, nous encouragerons les entrepreneurs à contourner le bill.

Je ne parlerai pas des aspects financiers. C'est un commerce très important au Canada, sur les deux côtes et dans les Grands lacs. C'est un commerce de plus en plus florissant. Mon ami et collègue M. Huntington et d'autres personnes de la Colombie-Britannique pourraient vous décrire l'importance de ce commerce et la rapidité avec laquelle il prend de l'expansion sur la côte Ouest. On peut laisser ici de la place pour les entrepreneurs canadiens, on peut mettre en valeur un secteur important de l'industrie maritime du Canada. Mais nous n'inciterons pas les entreprises maritimes, les entreprises de prêts à investir de l'argent dans une aventure de ce genre, car il n'y a rien ici pour encourager les entrepreneurs à le faire. Et je crois que cette situation demeurera tant que nous les empêcherons de faire concurrence. C'est pourquoi je crois essentiel et important de rendre le bill plus strict au moyen d'amendements de ce genre.

[*Text*]

Thank you, Mr. Chairman.

• 1715

Mr. Goodale: I have a general comment on the same point, Mr. Chairman I suppose I would have more a question for Mr. Mahoney than anything else. It seems to me that a great deal of the explanation he gave with respect to Mr. Forrestall's previous amendment also applies here in the sense that the matter of passenger carriage has been specifically mentioned in this proposed section. We endeavour to cover the possibility of the vessel involved trying to circumvent our legislation by passing through a foreign port. I wonder what further protection, other than what is already contained in the legislation as explained by Mr. Mahoney, might really be necessary.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, first of all I am not a specialist in legal drafting. I can only give you the view that is put to me by the departmental specialists in that area. I think everyone is in sympathy with the intent of the proposal Mr. Forrestall is making, and that is the very intent of this proposed section. But from a drafting point of view I believe it is felt that by using these more general words, it is possible then to tie down the situation more tightly than if one uses rather specific language, but either events change or some new system is debeloped which has not been taken into account in that very specific use of language. It is the same old legal problem you have in contracts or in incorporating companies and in many areas of the law where it is often better to use general phraseology and so encompass all of the objective than it is to be very specific and forget something. That is really the best drafting explanation I can give you for the approach that has been taken here, and personally I think it is correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Amendment negatived.

The Chairman: If it is agreeable to the Committee members—it is 5.17 o'clock—we could proceed. There are only a few more amendments. We could proceed to Clause 15 and stop there and leave Clause 1 open until Monday evening when the Minister will be in attendance. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, bearing in mind the time problems, I hate to raise a further complication at this point. I do not think either of the things I have to say now will cause too much delay.

I would like to propose an amendment which has not been included in the group that have been distributed. It relates to this particular clause, in fact the very point we are now at. It is short and technical. I can explain precisely what it tries to do. It simply adds a reference in paragraph (b) at the top of page 13 . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Goodale. Could we have a copy of the proposed amendment, please?

[*Interpretation*]

Merci monsieur le président.

M. Goodale: J'ai une observation de caractère général à faire au sujet de la même question, monsieur le président. Ma question s'adresse surtout à M. Mahoney. Il me semble qu'une bonne partie de l'explication qu'il a donné au sujet de l'amendement proposé par M. Forrestall auparavant s'applique également à cet amendement, dans la mesure où il y est aussi question de transport de passagers. Nous essayons de tenir compte de la possibilité d'un navire qui essaye de contourner la loi en passant par un port étranger. Quelles autres mesures de protection supplémentaires seraient nécessaires, en plus des dispositions actuelles de la loi expliquées par M. Mahoney?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Tout d'abord, je dois vous dire que je ne suis pas spécialiste de la rédaction de textes juridiques. Je ne peux que vous transmettre l'opinion qui m'a été exprimée par les spécialistes du ministère. Il me semble que tout le monde voie d'un œil sympathique la proposition avancée par M. Forrestall. Sa proposition vise le même but que l'article que nous discutons maintenant. Cependant, du point de vue de la rédaction, nos spécialistes sont d'avis qu'il serait possible de surveiller davantage la situation si on employait un vocabulaire moins précis. En employant des termes plus précis. Si la situation change il se peut que la portée de la loi ne l'englobe plus. Le même problème juridique se pose dans la rédaction de contrats ou l'incorporation d'entreprises. Dans beaucoup de domaines judiciaires, il est souvent mieux d'employer un vocabulaire plus général qui vous permet d'embrasser tout un domaine que d'employer des termes plus précis et de pécher par omission. C'est la meilleure explication que je puisse vous donner en ce qui concerne la rédaction du texte, et je pense que cette façon d'aborder le problème est bien la meilleure.

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

L'amendement est donc rejeté.

Le président: Il est maintenant 17 h 17, et si c'est le désir du comité, nous pourrions continuer, puis qu'il ne reste que quelques amendements de plus. Nous pourrions aller jusqu'à l'article 15 aujourd'hui et réserver l'article 1 jusqu'à lundi soir, lorsque le ministre sera présent. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Il nous reste peu de temps, monsieur le président, et pour cette raison j'hésite à présenter encore un amendement. Je ne pense cependant pas que les quelques observations que j'ai à faire vont nous retarder beaucoup.

Je voudrais proposer un amendement qui n'a pas été inclus dans le groupe d'amendements qu'on nous a distribué. Cet amendement se rapporte à cet article en particulier et à la question même dont nous parlons. C'est un amendement bref et d'ordre technique, et je peux vous expliquer tout de suite ce que je veux accomplir. Mon amendement rend plus complet l'alinéa (b) en haut de la page 13.

Le président: Excusez-moi, monsieur Goodale. Pourriez-vous nous donner une copie de l'amendement proposé?

[*Texte*]

Mr. Goodale: As soon as I read it, Mr. Chairman, I will send it forward,

Dealing with paragraph (b) at the top of page 13, it includes in that clause a specific reference to the exploration for and exploitation of natural resources. You will see that very phrase used in Clause 8 (3)(a) (ii) and it is simply for the sake of consistency and completeness that it was felt that that expression should also be included in Clause 8 (3) (b). So the amendment that I would move is:

That Bill C-61 be amended by striking out lines 5 and 6 on page 13 in Clause 8 and substituting the following:

(b) dredging, salvage and exploration for or exploitation of natural resources within Canadian waters; and

And that concludes it. • 1720

Mr. Chairman, Mr. Mahoney may have some further word to add to my explanation of the necessity for that particular addition.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. As I think all members of the Committee recognize, this particular section of the bill is an extremely important one and also in a sense a controversial one in that a great many interests want to ensure that all aspects of the coasting trade are covered. It is a highly technical section in a sense, but it is also one in which many interests are involved. That really is the reason why, as a result of trying to respond to the comment that has been made in the previous meetings of the Committee, there have been really a relatively large number of changes in this particular section.

As a result of those comments, the conclusion was reached that though the draftmen had intended to cover the movement of ships related to marine structures, that really they had only been covered when goods and passengers were being carried, and that was not the original intention of the clause. To fulfil the original intention, it is, I think, necessary to change the wording to include those, and the easiest way of doing that is by amending (b) to include the marine structures. That is the reason for the suggested change.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

For the benefit of the Committee members I will read the amendment. It is on page 13, (b) ... by striking out lines 5 and 6 and substituting the following:

(b) dredging, salvage and exploration for or exploitation of natural resources within Canadian waters; and

Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Forrestall: Just one observation.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Because of the continuing dispute respecting the archipelago, I wonder whether or not even at this late date the government might not consider the inclusion of the term: north of—perhaps even further north than that. Because of the continuing dispute respecting what we may believe and what other people believe, is there any merit in covering the Arctic specifically? Perhaps Mr. Mahoney could comment on this.

[*Interprétation*]

M. Goodale: Je vous le donnerai aussitôt après l'avoir lu.

Il s'agit donc de l'alinéa (b) en haut de la page 13; et je veux qu'on parle de façon explicite dans cet alinéa des travaux de prospection et de l'exploitation de ressources naturelles. Vous vous apercevrez que cette même expression est employée à l'article 8(3) (a) (ii), et je propose donc qu'on l'emploie également dans l'alinéa 8(3) (b), aux fins de l'uniformité et pour qu'on n'oublie rien. L'amendement se lit donc comme suit:

Que l'article 8 du Bill C-61 soit modifié en remplaçant les lignes 5 et 6 à la page 13 par ce qui suit:

(b) les opérations de dragage et de sauvetage ainsi que l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles dans les eaux canadiennes; et

c'est tout.

Monsieur le président, il se peut que M. Mahoney ait des remarques à faire afin d'expliquer pourquoi cet amendement est nécessaire.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Je pense que tous les membres du Comité se rendent compte de l'importance de cet article du bill. Il s'agit d'un article à la fois très important et controversé puisque beaucoup veulent s'assurer que tous les aspects du cabotage au Canada soient régis par cette loi. Dans un certain sens, il s'agit d'une question assez technique, mais les intérêts de beaucoup de parties concernées sont en jeu. C'est pour cela qu'on propose un assez grand nombre d'amendements à cet article particulier. Ces amendements résultent des remarques qui ont été faites au cours des séances antérieures du Comité.

Nous sommes donc arrivés à la conclusion que les rédacteurs de cet article avaient seulement parlé du transport de marchandises et de passagers, bien qu'ils avaient l'intention de tenir compte également du mouvement des navires et des ouvrages en mer. Ils n'avaient donc pas respecté les intentions originales de cet article. Il fallait donc changer le libellé afin de se conformer aux intentions originales de l'article, et la façon la plus facile de le faire était d'amender l'alinéa (b) de façon à inclure les ouvrages en mer. Voilà pourquoi nous proposons cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

Je vais donc lire l'amendement pour les membres du Comité. Il s'agit donc de remplacer les lignes 5 et 6 de l'alinéa (b) à la page 13 par ce qui suit:

(b) les opérations de dragage et de sauvetage ainsi que la prospection et l'exploitation de ressources naturelles dans les eaux canadiennes; et

L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Forrestall: J'ai une remarque à faire.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Étant donné la controverse au sujet de l'archipel, je me demande s'il ne serait peut-être pas trop tard d'inclure l'expression: «au nord de», ou même de désigner une latitude plus précise. Vaut-il la peine de faire mention de façon précise de l'article, compte tenu de la controverse au sujet de nos droits et des droits d'autres pays à ces eaux? M. Mahoney a peut-être des remarques à faire à ce sujet.

[*Text*]

The only reservation I have about that if I were arguing against myself—which I seem to be doing—would be that to acknowledge that if we have to do it we acknowledge that we have some doubts. I do not know which of the two points are more valid.

On the other hand, certain of those waters are in international dispute and probably will continue to be for some time to come. I am not questioning Canada's clear belief that those, in fact, are Canadian waters. But this is an act that will be viewed and dealt with by the countries of the world other than Canada and lived within by countries of the world, and whether or not there is any merit in taking the advantage of the opportunity to clearly spell out Canada's position concerning Northern waters.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

• 1725

Mr. Forrestall: Otherwise I agree with it because certainly it is a step in the right direction.

The Chairman: Shall the clause carry?

Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would move that Clause 8 of Bill C-61 be amended by striking out line 10 on page 13, and substituting the following:

(4) Notwithstanding subsection (3), the

The Chairman: That is just a misprint that they are correcting?

Mr. Goodale: Yes. Just a change of numbers.

Clause 8 as amended agreed to.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would move that Clause 8 of Bill C-61 be amended by adding, immediately after line 29 on page 13, the following subclause:

(6) Upon application made to it by the owner of a Canadian ship, the Canadian Transport Commission shall issue, without charge, a certificate identifying the ship as a Canadian ship for the purposes of this section and sections 9 to 14.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, if I might make one point in passing, the amendments that we have just made to this particular section of Clause 8 necessitate the passage of regulations later on. I would simply indicate this requires a very small consequential amendment to Clause 12, when we get there, to simply refer to this section as one of those that contemplates regulations.

The Chairman: Shall Clause 8 as amended carry?

Clause 8 as amended agreed to.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have an amendment to. . .

[*Interpretation*]

Je joue un peu le rôle de l'avocat du diable contre moi-même en disant que l'inclusion d'une telle précision revient à reconnaître que des doutes subsistent encore. C'est la seule réserve que j'aie à faire. J'ignore quelle serait la meilleure façon de procéder.

Par contre, ces eaux internationales font l'objet d'une controverse qui va sans doute durer encore assez longtemps. Je ne veux pas mettre en question le droit du Canada de considérer ces eaux comme siennes. Il s'agit ici d'une loi qui visera d'autres pays que le Canada et, pour cette raison, j'ai pensé qu'il serait opportun d'expliquer clairement la position du Canada en ce qui concerne les eaux du Grand Nord.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: A part cela, je suis tout à fait d'accord avec ce qui est proposé; c'est un pas dans la bonne direction.

Le président: Cet article est-il adopté?

Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je propose que l'article 8 du Bill C-61 soit modifié en remplaçant, page 13, la ligne 6 parce qui suit:

(4) par dérogation au paragraphe (3), le

Le président: Il s'agit simplement d'une erreur typographique.

M. Goodale: Oui.

La version modifiée de l'article 8 est adoptée.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je propose que l'article 8 du Bill C-61 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 22, page 13, le paragraphe suivant:

(6) Sur demande du propriétaire d'un navire canadien, la Commission canadienne des transports doit délivrer gratuitement un certificat identifiant ce navire comme navire canadien aux fins du présent article et des articles 9 à 14.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, j'aimerais faire une observation. Les amendements que nous venons de proposer à cette partie de l'article exigeront l'établissement de règlements à une date ultérieure; il en découlera également une modification mineure à l'article 12 et lorsque nous étudierons cet article, je vous signalerai que certains règlements prévus s'y rapportent.

Le président: La version modifiée de l'article 8 est-elle adoptée?

Adoptée.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai un amendement à proposer.

[*Texte*]

The Chairman: This is Clause 8.

Mr. Forrestall: All right, sir. Yes, sir.

Clause 9 agreed to.

The Chairman: Shall Clause 10 carry?

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would like to move that subclause 10(3) be amended by striking out line 39, and substituting the following:

Terminating later than Septermber 24, 1978. . .

I am quoting from about line 35 down:

> was registered in a Commonwealth country, but no such renewal shall be for a period exceeding twelve months from the date of renewal or terminating later than April 26, 1980.

We seem to be playing games with the five-year period. The anniversary date with respect to the Minister's original comments would be September 24, 1978, because it was on September 24, 1973, that we served notice with respect to the five years. The fact that we are amending the Canada Shipping Act is coincidental to that particular decision date. It would seem to me that the anniversary date is clear indication by Canada that the five-year anniversary date would be September 24, 1978, not April 26, 1980, which in fact, has no relevant reference to anything other than comments made subsequent to the Minister's initial announcement. . .

The Chairman: Mr. Mahoney. . .

Mr. Forrestall: There are other saving features. It does not necessarily, forever and a day, cut off, because need and requirement must always come first. I am just trying to make the anniversary date apply to the initial date of the announcement of the Minister.

• 1730

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, the only comment that I have to make here is to draw attention to the fact that the date of April 26 is related to the notice which was given of withdrawal from the relevant provisions of the British Commonwealth Merchant Shipping Agreement. I wanted to make it clear on the question that Mr. Forrestall is posing that from my point of view these dates are drafted in as a matter of policy on which I have no comment to make as that would be a policy question.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think the witness is just slightly off there. It is not the date in the service of notice, but the date on which the notice became applicable.

Mr. Mahoney: Exactly. Yes, that is right.

Mr. Forrestall: It is simply a matter of judgment and my amendment was put forward to recognize the date on which the Minister served notice.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, perhaps I could just ask some questions in this area because, as a Prairie sailor, I am not completely familiar with the agreements in question that Mr. Mahoney has just discussed and, again, the difference in the last point that you were just mentioning to Mr. Forrestall. Could you just explain for my own information the technical significance of the two dates involved?

[*Interprétation*]

Le président: Il s'agit toujours de l'article 8.

M. Forrestall: Très bien.

L'article 9 est adopté.

Le président: L'article 10 est-il adopté?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je propose qu'on modifie le paragraphe 10(3) en remplaçant la ligne 20, page 14, par ce qui suit:

au plus tard le 24 septembre 1978, le permis . . .

Je vous lirai le début de ce paragraphe:

> (3) Le Commission canadienne des transports peut renouveler gratuitement, pour une période d'au plus douze mois prenant fin au plus tard le 26 avril 1980, le permis délivré conformément au paragraphe (1) . . .

On ne semble pas vouloir respecter strictement la disposition concernant la période de 5 ans. Puisque cette décision a été rendue publique le 24 septembre 1973, la date d'expiration devrait être le 24 septembre 1978. Le fait que nous apportons des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada n'influe pas sur le choix de cette date. La date actuellement indiquée, c'est-à-dire le 26 avril 1980, n'a aucun rapport avec la déclaration initiale du ministre.

Le président: Monsieur Mahoney . . .

M. Forrestall: Peut-être ne faudrait-il pas être trop catégorique là-dessus puisque la situation devra forcément s'adapter aux besoins du marché. Je veux simplement que l'on applique cette dispositions sur la période de 5 ans à partir du moment où le ministre a fait sa déclaration.

M. Mahoney: Monsieur le président, tout ce que je puis vous dire à ce sujet, c'est que le choix de la date du 26 avril se rapporte à la notification donnée par le Canada de son intention de ne plus adhérer aux dispositions pertinentes de la Convention sur la marine marchande du Commonwealth britannique. Je voudrais souligner que personnellement j'estime que le choix de ces dates est une question de politique et je n'ai rien à dire sur cet aspect de la question.

M. Forrestall: Monsieur le président, je crois que le témoin a fait une petite erreur. Il ne s'agit pas de la date où la notification a été donnée, mais plutôt de la date où elle entre en vigueur.

M. Mahoney: Exactement.

M. Forrestall: Je voulais, par mon amendement, établir comme point de repère la date où le ministre a donné cette notification.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, pourrais-je poser quelques questions au sujet de la convention à laquelle vous avez fait allusion? Pourriez-vous m'expliquer ce dont il s'agit dans le choix de ces deux dates?

[*Text*]

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, perhaps I was assuming too much and the background of this was not fully known. As a part of the process of closing the coasting trade it was necessary to withdraw from certain particles of an agreement, an international agreement which Canada entered into in 1931, which is known as the British Commonwealth Merchant Shipping Agreement. The way that was done under the terms of the agreement, was by giving one year's notice and the grandfather rights which are to be enjoyed by commonwealth ships are taken to stem from the date when that notice became effective. That is the basis for the date of April 26, 1980.

Mr. Goodale: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Amendment negatived.

Mr. Murta: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: If I may make a suggestion, I think you had mentioned that we would maybe go to Clause 15 before we adjourned. I see there are some amendments etc. before that, so if it is agreeable to the Committee, I would make the motion now that we do adjourn because it is 5.35 and come back on Monday night.

The Chairman: Mr. Forrestall.

If it is agreeable to the Committee we will stop now and resume clause by clause Monday evening at 8 p.m. with the Minister.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, je supposais sans doute une connaissance trop intime de l'histoire de cette situation. Lorsqu'il a mis fin à la pratique du cabotage, le Canada a dû dénoncer certaines parties d'un accord international auquel il avait adhéré en 1931, à savoir la Convention sur la marine marchande du Commonwealth britannique. Conformément à l'accord, avis de ce changement a été donné et les droits d'ancienneté accordés aux navires de pays du Commonwealth commencent à partir du moment où cette notification est entrée en vigueur. Ce sont les considérations qui ont présidé au choix de la date du 26 avril 1980.

M. Goodale: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: L'amendement est rejeté.

M. Murta: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Vous avez mentionné la possibilité de continuer jusqu'à l'article 15. Puisqu'il nous reste plusieurs amendements à étudier, je propose que la séance soit maintenant ajournée, puisqu'il est 17 h 35. Nous reprendrons lundi soir.

Le président: Monsieur Forrestall.

Si le Comité en convient, nous allons ajourner maintenant et reprendre à 20 h. 00 lundi soir l'étude article par article en présence du ministre.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 35

Monday, February 16, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 35

Le lundi 16 février 1976

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-61, Maritime Code Act

CONCERNANT:

Bill C-61, Loi sur le Code maritime

APPEARING:

The Honourable Otto Lang, Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Otto Lang, Ministre des Transports.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
MAR 0 4 19[illegible]
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la
trentième législature, 1974-1975-1976

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Anderson
Cadieu
Condon
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail
Huntington

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Hnatyshyn
Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lumley
Mazankowski
McIsaac
Munro
(*Esquimalt-Saanich*)
Pearsall
Peters—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, February 16, 1976:

Mr. Pearsall replaced Mr. Loiselle (*Chambly*);
Mr. Peters replaced Mr. Benjamin;
Mr. Anderson replaced Mr. Watson;
Mr. Lumley replaced Mr. Fleming;
Mr. Condon replaced Mr. McRae.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le lundi 16 février 1976:

M. Pearsallremplace M. Loiselle (*Chambly*);
M. Peters remplace M. Benjamin;
M. Anderson remplace M. Watson;
M. Lumley remplace M. Fleming;
M. Condon remplace M. McRae.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, FEBRUARY 16, 1976
(36)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:20 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Anderson, Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McIsaac, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Pearsall and Peters.

Other Member present: Mr. McRae.

Appearing: The Honourable Otto Lang, Minister of Transport.

Witness: Mr. J. J. Mahoney, Q.C., Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-61, An Act to provide a maritime code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact other consequential or related provisions (*Maritime Code Act*).

The Committee resumed consideration of Clause 10.

Mr. Forrestall moved—That Clause 10 be amended, by adding after line 39, on page 14, the following:

"(4) Every application for a permit made pursuant to subsection (1) or for a renewal of such permit shall be advertised by a notice published in the *Canada Gazette*, in a leading news publication with substantial circulation in the coastal trading area concerned, and in the official gazette of any province concerned, that shall

(i) clearly and distinctly state the nature and objects of the application, including the particulars of the coasting trade proposed to be carried on under the permit, the period the permit is applied for, and the name and port of registry of the ship to which the application relates,

(ii) be signed by or on behalf of the applicant, with the address of the party signing the notice, and

(iii) be published in the *Canada Gazette*, in the said news publication and in the official gazette of any province concerned at least once a week for four consecutive weeks preceding the application, and in both official languages in the *Canada Gazette* and, where reasonably required in accordance with the population composition of the coastal trading area or any province concerned, in the said news publication and official gazette of any province concerned."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 10 carried.

On Clause 11

Mr. Forrestall moved—that Clause 11 be amended by striking out line 13 on page 15, and substituting the following:

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 16 FÉVRIER 1976
(36)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 20 sous la présidence de M. John Campbell, (président).

Membres du Comité présents: MM. Anderson, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McIsaac, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Pearsall et Peters.

Autre député présent: M. McRae.

Comparaît: L'honorable Otto Lang, ministre des Transports.

Témoin: M. J. J. Mahoney, c.r., sous-ministre adjoint (Administration), ministère de la Justice.

Le Comité poursuit l'étude du bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes (*Loi sur le Code maritime*).

Le Comité poursuit l'étude de l'article 10.

M. Forrestall propose: Qu'on modifie l'article 10 en ajoutant, après la ligne 26, page 14, ce qui suit:

«(4) Toute demande de permis faite conformément au paragraphe (1) ou de renouvellement d'un tel permis doit faire l'objet d'un avis publié dans la *Gazette du Canada*, dans l'une des principales publications de nouvelles à tirage important dans la région de cabotage concernée, et dans le journal officiel de toute province concernée; cet avis doit

(i) indiquer clairement et distinctement la nature et les objets de la demande, notamment les caractéristiques du cabotage qui doit être effectué, grâce au permis, la période pour laquelle le permis est demandé, le nom et le port d'immatriculation du navire auquel s'applique la demande,

(ii) être signé par le requérant ou en son nom et porter l'adresse du signataire de l'avis, et

(iii) être publié dans la *Gazette du Canada*, ladite publication de nouvelles et le journal officiel de toute province concernée au moins une fois par semaine pendant quatre semaines consécutives précédant la demande, dans les deux langues officielles dans la *Gazette du Canada* et, si cela est raisonnablement nécessaire du fait de la composition démographique de la région du cabotage ou d'une province concernée, dans les deux langues officielles également dans ladite publication de nouvelles et dans le journal officiel de cette province.»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté.

L'article 10 est adopté.

Article 11

M. Forrestall propose: Qu'on modifie le paragraphe 11 (2) en remplaçant les lignes 4 à 10, page 15, par ce qui suit:

"public interest;

(*b*) the ship to which the application relates is appropriate for use in that aspect of the coasting trade of Canada; and

(*c*) while the ship is operating under the license, the employees aboard will be Canadian or landed immigrants, and the operator of the ship will comply with the Canada Labour Code, the Immigration Act, the Income Tax Act, the Merchant Seamen Compensation Act, and in general, with the laws, regulations and standards which are applicable to a business or enterprise operated in Canada under federal jurisdiction."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Mr. Forrestall moved—That Clause 11 be amended by adding after line 7, on page 16, the following:

"(6) Subject to subsection (4), every application for a licence made pursuant to subsection (1) shall be advertised by a notice published in the *Canada Gazette*, in a leading news publication with substantial circulation in the coastal trading area concerned, and in the official gazette of any province concerned, that shall

(i) clearly and distinctly state the nature and objects of the application, including the particulars of the coasting trade proposed to be carried on under the licence, the period the licence is applied for, and the name and port of registry of the ship to which the application relates,

(ii) be signed by or on behalf of the applicant, with the address of the party signing the notice, and

(iii) be published in the *Canada Gazette*, in the said news publication and in the official gazette of any province concerned at least once a week for four consecutive weeks preceding the application, and in both official languages in the *Canada Gazette* and, where reasonably required in accordance with the population composition of the coastal trading area or any province concerned, in the said news publication and official gazette of any province concerned."

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 11 carried.

On Clause 12

Mr. Goodale moved,—That Clause 12 be amended by striking out line 14, on page 16, and substituting the following:

"sections 8, 10 and 11 and prescribing the"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved—That Clause 12 be amended by striking out lines 31 and 32, on page 16, and substituting the following:

"appeal lies to the Federal Court of Appeal pursuant to section 64 of the"

«vainc de ce

b) que le navire objet de la demande convient au genre de cabotage au Canada mentionné à l'alinéa *a*), et

c) que pendant que le navire sera exploité en vertu de la licence, l'équipage sera formé de Canadiens ou d'immigrants reçus et que l'exploitant se conformera au Code canadien du travail, à la Loi sur l'immigration, à la Loi de l'impôt sur le revenu, à la Loi sur l'indemnisation des marins marchands et, de façon générale, aux lois, règlements et normes applicables aux affaires et entreprises exploitées au Canada sous la juridiction du gouvernement fédéral.»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté.

M. Forrestall propose: Qu'on modifie l'article 11 en ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 7, page 16:

«(6) Sous réserve du paragraphe (4), toute demande de licence faite conformément au paragraphe (1) doit faire l'objet d'un avis publié dans la *Gazette du Canada*, dans l'une des principales publications de nouvelles à tirage important de la région de cabotage concernée et dans le journal officiel de toute province concernée; cet avis doit:

(i) établir clairement et distinctement la nature et les objets de la demande, notamment les caractéristiques du cabotage qui doit être effectué grâce à la licence, la période pour laquelle la licence est demandée, le nom et le port d'immatriculation du navire auquel s'applique la demande,

(ii) être signé par le requérant ou en son nom et indiquer l'adresse du signataire de l'avis, et,

(iii) être publié dans la *Gazette du Canada*, dans ladite publication de nouvelles et le journal officiel de toute province concernée au moins une fois par semaine pendant quatre semaines consécutives précédant la demande, et dans les deux langues officielles dans la *Gazette du Canada* et, si cela est raisonnablement nécessaire du fait de la composition démographique de la région de cabotage ou d'une province concernée, dans les deux langues officielles également dans ladite publication de nouvelles et dans le journal officiel de cette province.»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté.

L'article 11 est adopté.

Article 12

M. Goodale propose: Que l'article 12 soit modifié en remplaçant la ligne 13, page 16, par ce qui suit:

«conformément aux articles 8, 10 et 11, ainsi»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose: Que l'article 12 soit modifié en remplaçant la ligne 27, page 16, par ce qui suit:

«Cour d'appel fédérale, prévu à l'article»

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 12, as amended, it was carried.

Clause 13 carried.

On Clause 14

On motion of Mr. Goodale—*Resolved*,—

That Clause 14 be amended by striking out line 18, on page 17, and substituting the following:

"(*a*) two dollars per ton of net tonnage of"

On motion of Mr. Goodale,—*Resolved*,—

That Clause 14 be amended by striking out line 31 on page 17, and substituting the following:

"(*a*) two dollars per ton of net tonnage of"

Mr. Forrestall moved,—That Clause 14 be amended by adding, immediately after line 3, on page 18, the following:

"(5) Where an offence is committed by a person under subsections (1) and (2) on more than one day or is continued by him for more than one day, it shall be deemed to be a separate offence for each day on which the offence is committed or continued."

And debate arising thereon;

By unanimous consent Clause 14 was allowed to stand.

Clause 15 carried.

At 9:57 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 p.m., Tuesday, February 17, 1976.

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Sur vote, l'article 12 modifié, est adopté.

L'article 13 est adopté.

Article 14

Sur motion de M. Goodale,—*Il est décidé*,—

Que l'article 14 soit modifié en remplaçant la ligne 17, page 17, par ce qui suit:

«*a*) deux dollars par tonneau de jauge nette du»

Sur motion de M. Goodale,—*Il est décidé*,—

Que l'article 14 soit modifié en remplaçant la ligne 28, page 17, par ce qui suit:

«*a*) deux dollars par tonneau de jauge nette du»

M. Forrestall propose: Qu'on modifie l'article 14 en ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 2, page 18:

«(5) Lorsqu'une infraction prévue aux paragraphes (1) ou (2) se prolonge ou se répète sur plus d'un jour, elle est réputée constituer une infraction distincte chaque jour pendant lequel elle dure ou se répète.»

Le débat s'engage;

Le Comité accepte à l'unanimité de réserver l'article 14.

L'article 15 est adopté.

A 21 h 57 le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 h, le mardi 17 février 1976.

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Monday, February 16, 1976.

• 2021

[*Text*]

The Chairman: Order, please. I see we have a quorum and I appreciate the hon. members being here on time.

We will resume debate on Bill C-61, the Maritime Code Act. I am sure that most of the members will be very pleased, as I am, to have with us this evening the Honourable Otto Lang, the Minister of Transport. With him this evening he has Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice and Capt. G. J. Davies, Head, Maritime Code Development, Coast Guard in Transport.

We left off with Clause 10 at the last meeting and we had a government amendment which was accepted. We are proceeding with an amendment from Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I had hoped, Mr. Chairman, that we might have had some words of wisdom from the Minister but perhaps we can knead something out of him in the course of the evening.

Hon. Otto Long (Minister of Transport): Do not count on that too much.

Mr. Forrestall: I gather we are now at Clause 10. I thought it was Clause 12 but . . .

The Chairman: Clause 10, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I move that, and these again have been distributed . . . I will move the amendment and then I might make a brief comment. Should I read it? It is rather a lengthy amendment.

The Chairman: Will you please read your amendment, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I move that Clause 10 be amended by adding after line 39 on page 14 the following:

> "(4) Every application for a permit made pursuant to subsection (1) or for a renewal of such permit shall be advertised by a notice published in the *Canada Gazette*, in a leading news publication with substantial circulation in the coastal trading area concerned, and in the official gazette of any province concerned, that shall
>
> (i) clearly and distinctly state the nature and objects of the application, including the particulars of the coasting trade proposed to be carried on under the permit, the period the permit is applied for, and the name and port of registry of the ship to which the application relates,
>
> (ii) be signed by or on behalf of the applicant, with the address of the party signing the notice, and
>
> (iii) be published in the *Canada Gazette*, in the said news publication and in the official gazette of any province concerned at least once a week for four consecutive weeks preceding the application, and in both official languages in the *Canada Gazette* and, where reasonably required in accordance with the population composition of the coastal trading area or any province concerned, in the said news publication and official gazette of any province concerned."

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le lundi 16 février 1976

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je vois que nous avons le quorum et je remercie les députés de leur ponctualité.

Nous reprenons le débat sur le Bill C-61 ou Loi sur le Code maritime. Je suis sûr que la plupart des députés se réjouiront autant que moi-même d'avoir parmi nous ce soir l'honorable Otto Lang, ministre des Transports. Il est accompagné de M. J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint (Administration), au ministère de la Justice, et du capitaine G. J. Davies, responsable de l'élaboration du Code maritime, garde côtière, ministère des Transports.

Lors de la dernière séance, nous en étions restés à l'article 10 et nous avions adopté un amendement proposé par la majorité. Voici maintenant un amendement de M. Forrestall.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'espérais, monsieur le président, que le ministre allait nous prodiguer des paroles de sagesse, mais peut-être l'y amènerons-nous au cours de la soirée.

L'honorable Otto E. Lang (ministre des Transports): N'y comptez pas trop.

M. Forrestall: Si je comprends bien, nous en sommes à l'article 10. Je pensais que nous étions rendus à l'article 12 . . .

Le président: Il s'agit de l'article 10, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je propose, et je crois que cela a été distribué—je proposerai l'amendement et ensuite je le commenterai brièvement. Dois-je le lire? Il s'agit d'un amendement assez long.

Le président: Veuillez lire votre amendement, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je propose qu'on modifie l'article 10 en ajoutant, après la ligne 26, page 14, ce qui suit:

> «(4) Toute demande de permis faite conformément au paragraphe (1) ou de renouvellement d'un tel permis doit faire l'objet d'un avis publié dans la *Gazette du Canada*, dans l'une des principales publications de nouvelles à tirage important dans la région de cabotage concernée, et dans le journal officiel de toute province concernée; cet avis doit
>
> (i) indiquer clairement et distinctement la nature et les objets de la demande, notamment les caractéristiques du cabotage qui doit être effectué, grâce au permis, la période pour laquelle le permis est demandé, le nom et le port d'immatriculation du navire auquel s'applique la demande,
>
> (ii) être signé par le requérant ou en son nom et porter l'adresse du signataire de l'avis, et
>
> (iii) être publié dans la *Gazette du Canada*, ladite publication de nouvelles et le journal officiel de toute province concernée au moins une fois par semaine pendant 4 semaines consécutives précédant la demande, dans les deux langues officielles dans la *Gazette du Canada* et, si cela est raisonnablement nécessaire du fait de la composition démographique de la érgion du cabotage ou d'une province concernée, dans les deux langues officielles également dans ladite publication de nouvelles et dans le journal officiel de cette province.»

[*Texte*]

Now, Mr. Chairman, the purpose of this amendment seems obvious. They are, in our opinion, essential and require that what is done be done publicly. Further I might add to the oft repeated statements of the present Minister and his predecessor that they will underline the high value Canada places upon its coastal waters and the gravity with which Parliament views the authorization permitted non-Canadian ships to enter what normally would be exclusive Canadian trading areas.

They find ample precedent in the existing Canada Shipping Act. For example, Section 134 requires the Minister to annually table the list of ships' exemptions made and the due requirements. I will throw that out now so I will not have to include it in the next amendment.

• 2025

They will, Mr. Chairman, of necessity erect a minor barrier to what has become a practice of granting, in my opinion, wholesale exemptions, and at the same time will provide members of the shipping community, members of the general public and members of Parliament with a means to determine how effectively government policy is being carried out in this particular area. They do not, of course, Mr. Chairman, interfere in any respect with the right of the Governor in Council to act in an emergency situation as presently set forth under Clause 11(4) of the proposed legislation before us. In other words, Mr. Chairman, this would give effect to the principle that what is being done by government should be known not only to members of Parliament but to the shipping community itself. It would eliminate—I am sure all members of Parliament here have come from coastal areas—the type of mail that starts out, "They are using a ship when they could have used mine; what are you going to do about it?" Without too much of a preamble, that is the reason behind it; I feel it is a shortcoming in the Act.

I hope the Minister might be able to give us some indication of the attitude of the provinces with regard to this particular amendment. It has been exposed to at least the Council of Maritime Premiers and their transportation experts. Perhpas, as a result of the Minister's very recent meeting with those provincial officials, he might be able to shed a bit of light on this particular amendment. In the judgment of many people involved in the shipping community, it is one of some concern and some interest to them.

The Chairman: Mr. Minister.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman. If I may follow up on Mr. Forrestall's first comments, I want to start by expressing my appreciation to members of the Committee for the work they have been doing on the proposed Maritime Code Act and for progressing it as well as it has gone, and particularly among the opposition members to my friend Mr. Forrestall for his very careful work on the legislation.

I did meet with the maritime Ministers on Friday and they gave their general endorsement to the proposed Maritime Code Act as it stands. Their concern was to be fully consulted in the course of the preparation of the regulations, and I undertook to do that. Indeed, that process has begun and is continuing. I was asked the same thing in the meeting with western Ministers, particularly because of British Columbia's interest in the Maritime Code and the

[*Interprétation*]

Monsieur le président, le but de cet amendement est évident. Il est essentiel, à notre avis, en ce sens qu'il exige que ce qui soit fait le soit publiquement. En outre, et cela rejoint les maintes déclarations de l'actuel ministre et de son prédécesseur, cet amendement souligne l'importance que le Canada accorde à ses eaux côtières ainsi que la gravité avec laquelle le Parlement envisage d'autoriser les navires battant pavillon étranger à pénétrer dans des zones qui, normalement, sont réservées exclusivement au commerce canadien.

La Loi sur la marine marchande du Canada fournit de nombreux précédents. Par exemple, l'article 134 exige que le ministre dépose chaque année la liste des exemptions accordées aux navires ainsi que les conditions auxquelles ceux-ci doivent se conformer. Je vais enlever cela dès maintenant, de sorte que je n'aurai pas à l'inclure dans le prochain amendement.

Ces articles constitueront donc, monsieur le président, un léger obstacle à ce qui est devenu, à mon avis, l'octroi généralisé d'exemptions, de même ils permettront aux armateurs, aux Canadiens et aux députés de déterminer l'efficacité de la politique du gouvernement dans ce secteur particulier. Ils ne contrecarrent absolument pas le droit du gouverneur en conseil de prendre des mesures dans des cas d'urgence, comme l'indique actuellement l'article 11(4) de la loi qui nous est actuellement proposée. En d'autres termes, monsieur le président, il s'agit simplement d'appliquer le principe suivant lequel les décisions du gouvernement devraient être communiquées non seulement aux députés mais aussi aux armateurs. Cela permettrait également d'éliminer un grand nombre de lettres que nous recevons et qui commencent ainsi: «Ils utilisent ce bateau alors qu'ils auraient pu utiliser le mien; que pensez-vous faire?» A mon avis, c'est là une lacune de la loi qu'il nous faut combler.

Et j'espère que le ministre pourra nous dire ce que les provinces pensent de cet amendement puisque ce dernier a été présenté, en l'occurence, au Conseil des premiers ministres des Maritimes et de leurs experts en matière de transport. Étant donné que le ministre a récemment rencontré ses homologues provinciaux, j'espère qu'il pourra nous donner un peu plus de précision au sujet de cet amendement qui intéresse et inquiète à la fois beaucoup d'armateurs.

Le président: Monsieur le ministre.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Merci, monsieur le président. Après avoir écouté les commentaires de M. Forrestall, j'aimerais tout d'abord féliciter les membres de ce Comité du travail qu'ils ont accompli en ce qui concerne le projet de loi sur le Code maritime; mes remerciements s'adressent tout particulièrement, dans l'opposition, à mon ami, M. Forrestall, qui, je le sais, y a consacré beaucoup de temps.

J'ai rencontré les premiers ministres des Maritimes vendredi dernier et ils ont accepté le projet actuel de loi sur le Code maritime. Ils m'ont cependant fait savoir qu'ils tenaient à être consultés au cours de l'élaboration des règlements et je leur en ai donné l'assurance. Ce processus se poursuit donc à l'heure actuelle. Les ministres des provinces de l'Ouest m'ont fait exactement la même requête, surtout à cause de la Colombie-Britannique, particulière-

[*Text*]

possible licences that might be issued under it. In both cases, the concern has really been to ensure that ships at competitive prices would be available, even while they appreciated the desirability of having Canadian vessels and Canadian shipping encouraged. The Ministers themselves did not discuss this specific amendment, but in earlier discussions between officials they had indicated a desire to be able to have quick action when a particular situation arises and a licence is needed. I would resist this particular amendment for that reason, although I appreciate the spirit in which it is made. I am told that administratively and under the regulations, ships that may be available will in fact be looked at closely before licences are issued, and I would want to be sure this was a continuing thing. Mr. Forrestall knows, Mr. Chairman, that we have been looking at his amendment, to insert a little later a clause on full reporting of what has gone on in the way of permits here, and I think this goes some way towards meeting the same kind of desire because the knowledge of what is happening will assure that the practices and proper procedures are indeed being followed to ascertain whether thips are available. Indeed, at any time we find a problem arising, such as is really meant to be covered by this amendment, I would be glad to look at further action that might be needed to ensure that the problem does not occur. So really, to avoid any additional unnecessary delay and complication, I would resist the amendment, although I am fully in sympathy with the spirit of what Mr. Forrestall proposes.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 2030

Mr. Forrestall: I accept the concern. If it were left to my judgment I would think recourse to the Governor in Council satisfies the real situation that does develop from time to time with emergencies, and ships that can be fixed that are already in position as a result of other charters, and so on and so forth. I recognize that; and I recognize the necessity of being able to move from time to time.

I have the further concern, of course, that the section deals with the virtual automatic renewal, and the section provides no adequate review of what may be available from time to time respecting renewals. Clause 10 (3) reads:

> (3) A permit issued pursuant to subsection (1) may be renewed from time to time, without charge, by the Canadian Transport Commission where the owner of the ship to which the permit relates establishes to the satisfaction of the Commission that, throughout the period for which the permit was issued or, in the case of a second or subsequent renewal, was last renewed, the ship was regularly and lawfully engaged in the coasting trade of Canada and was registered in a Commonwealth country, but no such renewal shall be for a period exceeding twelve months from the date of renewal or terminating later than April 26, 1980.

Somebody could get in and start seeking a series of renewals, and Canadian registered ships might become available and not necessarily come to the notice of the Canadian Transport Commission. It just seems to me that we have left an enormously large hole through which we could drive ships of virtually any registry in the event of an emergency, or an emergency that might have been contrived by the mover for his own particular purposes.

[*Interpretation*]

ment intéressée au Code maritime et aux modalités selon lesquelles les permis pourront être délivrés à l'avenir. J'ai pu constater que les ministres de l'Est et de l'Ouest se préoccupaient essentiellement d'avoir des bateaux à des prix compétififs, même s'il était par ailleurs souhaitable d'encourager les bateaux canadiens. Ces ministres n'ont pas discuté de cet amendement particulier, mais ils avaient auparavant fait savoir, au cours de discussions avec des fonctionnaires, qu'il serait souhaitable que des mesures rapides soient prises lorsqu'il s'agit de délivrer un permis. C'est pour cette raison que je m'oppose à cet amendement, mais je peux vous dire que j'en apprécie les motifs. Je crois savoir que, sur un plan purement administratif et conformément aux règlements, ces bateaux seront inspectés de très près avant l'octroi du permis, et j'espère que ce contrôle sera exercé en permanence. M. Forrestall sait que nous avons examiné l'amendement qu'il a présenté pour insérer un peu plus loin un article visant à assurer ici le compte rendu complet de la situation des permis. Je crois que cette mesure répond jusqu'à un certain point à ce même désir puisque connaître la situation permettra l'observance des pratiques et procédures appropriées pour savoir s'il y a des navires de disponibles. En fait, chaque fois qu'un problème pourrait se poser, ce que l'amendement ici veut prévoir, je serai heureux de m'assurer qu'on prend les mesures nécessaires pour que de fait le problème n'ait pas à se poser. Donc, pour éviter tout délai et toute complication, je m'oppose à l'amendement, même si je suis entièrement d'accord avec l'idée de M. Forrestall.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je comprends cette préoccupation, et si c'était à moi de décider, je crois que le recours au Gouverneur en conseil devrait suffire à régler les cas d'urgence à l'occasion et devrait suffire à assurer qu'il y a des navires disponibles, compte tenu des autres voyages nolisés, etc. Je suis d'accord, car je reconnais cette nécessité de mobilité.

Je m'inquiète aussi, naturellement, du fait que cet article prévoit le renouvellement pour ainsi dire automatique des permis mais ne permet pas d'établir convenablement les disponibilités dans ce dernier cas. Le paragraphe 10(3) se lit comme suit:

> (3) La Commission canadienne des transports peut renouveler gratuitement, pour une période d'au plus douze mois prenant fin au plus tard le 26 avril 1980, le permis délivré conformément au paragraphe (1) si le propriétaire du navire la convainc de ce que, depuis qu'il le détient, le navire a régulièrement et légalement fait du cabotage au Canada et a été immatriculé dans un pays du Commonwealth.

On pourrait requérir toutes sortes de renouvellements alors que des navires immatriculés au Canada seraient disponibles et la Commission canadienne des transports ne serait même pas au courant. Je vois ici une très grande lacune qui permet éventuellement à un transporteur d'utiliser des navires sus n'importe quel enregistrement pour ses propres fins.

[*Texte*]

Mr. Lang: I would only want to add, Mr. Chairman, that I would see renewal having to follow the same procedure as the original application in satisfying the Commission about the continuing existence of a need for the licence or exemption.

Mr. Forrestall: The act does not say that; is simply says they must demonstrate that they have complied with Canadian shipping regulations, not that they have met the test of whether or not a Canadian registered ship is available. I am not presuming—or I hope I am not—the actions of meaningful men within the licensing authority, but on the other hand, it is a lot easier for them to do the job if the act is specific on the particular point; where it remains silent it leaves, in my judgment, too wide a scope for abuse.

The Chairman: Mr. Minister. There is no further comment from the Minister.

Mr. Peters.

Mr. Peters: Is the intention of this section to encourage, or to make sure that there is an opportunity for full utilization of any Canadian shipping that would be available before permit is granted for a Commonwealth carrier? Is this the purpose? If so, are we well enough aware of what is available in each of the areas to know whether the renewal is contrived by the person who is shipping rather than competitive in terms of his looking on the market? In other words, he may have a carrier he has been using for some time, and rather than take a Canadian carrier with whom he is not familiar, he may provide the basis for the renewal. Are we well enough developed in this field to know in each instance what would be available?

Mr. Lang: Yes, I am told that essentially the Commission is fully aware of where Canadian ships are, what they are doing, and when they are not working and therefore available.

The Chairman: Mr. Munro.

• 2035

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): To support this amendment, I would like to draw out the Minister on his long-term plan with respect to the Canadian merchant marine. He has just finished saying there is full knowledge in the Transport Commission of what Canadian ships would be available for a particular job and therefore they would stand a chance during the licensing procedure to obtain a licence. How many such ships, let us say, are there for the coastal trade carriage of merchandise on the West Coast right now?

Mr. Lang: The CTC has that information. Captain Davies tells me we could get it for your tomorrow.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Is it 2, 3, 4, 7, 12, 20, 150, or none?

Capt G. J. Davies (Head, Maritime Code Development, Coast Guard, Department of Transport): I do not work for the CTC, sir. The CTC has this information.

Mr. Lang: We are not inventing ships by this legislation.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): No, quite. But on the long-range plan, what does the Minister and the department have in mind to encourage the development of a Canadian merchant marine? There is nothing here that I can see that does anything but make exceptions to permit non-Canadian ships to enter the area of cabotage, for

[*Interprétation*]

M. Lang: Tout ce que je puis dire, monsieur le président, c'est que le renouvellement des permis devrait se faire selon la même procédure que la première demande, c'est-à-dire que la Commisssion devrait être convaincue de la nécessité d'accorder à nouveau le permis ou l'exemption.

M. Forrestall: La loi ne prévoit pas cela mais indique simplement qu'on doit s'être conformé aux règlements relatifs à la navigation canadienne; elle ne prévoit pas la condition qu'il existe ou n'existe pas de navires immatriculés au Canada disponibles. Je ne mets pas en doute les bonnes intentions des autorités qui fournissent les permis, mais, d'autre part, il leur serait plus facile d'accomplir leur fonctions si la Loi était précise. A mon avis, lorsque la Loi ne précise pas, il y a trop de possibilités d'abus.

Le président: Monsieur le ministre. Monsieur le ministre n'a plus de remarques à apporter.

Monsieur Peters.

M. Peters: Est-ce que par cet article on veut encourager une pleine utilisation des navires canadiens avant de permettre à un transporteur du Commonwealth d'opérer? Dans ce dernier cas, connaît-on suffisamment la situation dans toutes les régions pour établir si le renouvellement est machiné par celui qui fait les expéditions plutôt que de découler de la concurrence sur le marché? En d'autres termes, il pourrait avoir traité avec un certain transporteur depuis un certain temps, et prévoir un renouvellement de contrat plutôt que de faire appel à un transporteur canadien qui lui serait inconnu. Sommes-nous suffisamment informés de ces questions pour savoir ce qui existerait, dans chaque cas?

M. Lang: Oui, on me dit que la Commission sait où se trouve les bateaux canadiens, à quoi ils sont utilisés et quand ils sont disponibles.

Le président: Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Dans le but d'appuyer cet amendement, j'aimerais attirer l'attention du ministre sur son plan à long terme concernant la marine marchande canadienne. Il vient de nous dire que la Commission des transports sachant quels bateaux canadiens sont disponibles pour certaines catégories de services, ceux-ci pourront obtenir des licences dans le cadre de la procédure d'octroi. J'aimerais donc lui demander combien il y a actuellement de caboteurs en service sur la côte Ouest?

M. Lang: La Commission des transports dispose de ce renseignement et le capitaine Davis me dit qu'il pourra vous le donner demain.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Y en a-t-il 2, 3, 4, 7, 20, 150 ou 0?

Le capitaine G. J. Davis (responsable de l'élaboration du Code maritime, Garde côtière, ministère des Transports): Je regrette, monsieur, je ne travaille pas pour la Commission et c'est elle qui détient ce renseignement.

M. Lang: Soyez certain que nous n'inventons pas de nouveaux bateaux.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Certainement. Cependant, en ce qui concerne vos projets à long terme, qu'avez-vous l'intention de faire pour encourager l'expansion d'une marine marchande nationale? Je ne vois rien ici qui aille dans ce sens, c'est-à-dire rien qui encourage les navires canadiens à se lancer dans ce secteur d'activité. Par contre,

[*Text*]

example, and nothing at all to encourage Canadian ships to get into this particular field.

Mr. Lang: On the contrary, the main thrust of the legislation is towards a Canadian merchant marine being used in the coasting trade. It is true that in the transition period particularly, grandfather clauses and certain exemptions in the East and West Coasts were seen as being special matters. It is also true that it was seen as being necessary, particularly by the coastal provinces, not to impose undue hardship at this stage upon the shipper of merchandise by attempting to restrict him to Canadian vessels when there are none available or reasonably available. So the test really is the reasonable availability of them. That really is the encouragement to those who would consider introducing Canadian vessels into that business to move into it now.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): If I can come back to the offer made in reply to the first question I put, I would like to see on the record later a letter to the secretary, so that it will be included in the record, some indication of the number of Canadian ships that could conceivably be in this category of acceptable carriers for merchandise on the West Coast and, let us say, in the Maritimes and up the East Coast beyond that, including Newfoundland, just as an example. But the Minister has just said that the transitional arrangements—from my recollection of the drafting of legislation there are normally transitional arrangements towards the end. I speak through you to an ex-Minister of Justice who is concerned, of course, with the drafting of legislation. There are generally towards the end transitional particulars but there are not in this. These are definitive, positive, permanent clauses within the legislation. They are an integral part of the legislation. They are not transitional, and yet the Minister did use the word "transitional" with respect to this particular aspect of the legislation. Therefore, with all due deference to the ministers of the Maritime provinces who are anxious to have, naturally, the most available carrier and the best bargain for the carrier, I still cannot see anything here that is going to encourage the construction and use of Canadian vessels in this particular trade. Why is this part, Section 10, which is under the general heading, which appears on page 12, Substantive Provisions, Coasting Trade of Canada, not part of the transitional arrangements which we will use until such time as the Canadian merchant marine develops and plays its full role?

The Chairman: Mr. Minister.

• 2040

Mr. Lang: Mr. Chairman, I used the words "transitional requirements" when I was looking at things like the grandfather clause and, indeed, the East-West situation which may or may not be of long term in its bald face. The need for this kind of exemption as is looked at here is really ongoing.

The question arises to the number of permits that may be needed, and I would see that as being a changeable thing, that as more Canadian vessels are available, particularly on the East coast, the licences for non-Canadians are not needed. But, Mr. Chairman, it is very important that the Canadian vessels are given priority in the scheme and system of the legislation, and the CTC will be expected to see that as well. So I really do disagree in the judgment that this will not encourage Canadian vessels.

[*Interpretation*]

je vois certaines exceptions permettant à des navires non canadiens de se lancer dans le cabotage.

M. Lang: Au contraire, l'objectif essentiel du projet de loi est de renforcer la marine marchande canadienne, surtout dans le secteur du cabotage. Certes, pour la période de transition, il a fallu prévoir certaines exemptions, pour les côtes Est et Ouest, du fait de situations anciennes ou particulières. De même, il nous a paru important, surtout pour les provinces côtières, de ne pas susciter de difficultés indues aux entreprises en essayant de leur imposer des navires canadiens là où il n'y en a pas ou là où cela ne serait pas avantageux. De ce fait, le test fondamental est de savoir si des navires canadiens sont disponibles, à un coût raisonnable. C'est par ce biais que nous voulons encourager les transporteurs canadiens à se lancer dans ce secteur d'activité.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Pour en revenir à ma première question, j'aimerais que vous envoyez votre réponse par écrit, au greffier du Comité, afin qu'elle soit inscrite au procès-verbal; ainsi, nous aurons une idée du nombre de navires canadiens que l'on peut considérer comme faisant partie de cette catégorie de navires acceptables pour le transport des marchandises, par exemple, sur la côte Ouest, dans les provinces Maritimes et sur la côte Est, jusqu'à Terre-Neuve. Ceci dit, le ministre vient de parler d'accords transitoires—si je me souviens bien, il y a souvent dans les projets de loi des dispositions transitoires. Évidemment, puisque vous avez été ministre de la Justice, je suis certain que vous portez un intérêt direct à la rédaction des projets de loi. De ce fait, vous aurez pu constater, comme moi, que celui-ci ne comporte aucune disposition transitoire. Il y a des mesures définitives, positives et permanentes dans la loi. Elles font partie intégrante de la loi. Il ne s'agit pas de mesures de transition et, cependant, le ministre s'est servi de cette expression en ce qui concerne cet aspect précis de la loi. Donc, malgré toute la déférence que je dois aux ministres des provinces Maritimes qui ont, évidemment, hâte d'avoir cet instrument le plus rapidement au meilleur prix possible, je ne vois rien ici qui puisse encourager la construction et l'utilisation de navires canadiens pour ce genre de commerce. Pourquoi cette partie, l'article 10, qu'on trouve à la suite du titre général de la page 12, Dispositions intrinsèques, Cabotage au Canada, ne fait-elle pas partie des dispositions transitoires qui prévaudront jusqu'à ce que la marine marchande canadienne puisse jouer pleinement son rôle?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, je me suis servi des mots «dispositions transitoires» lorsqu'il était question de sujets comme l'ancienneté ou de la situation Est-Ouest qui, à première vue, seront peut-être des problèmes à long terme, peut-être pas. En ce qui concerne le genre d'exemptions dont il est question ici, le besoin s'en fait sentir de façon continue.

Il y a la question du nombre de permis dont on peut avoir besoin et je crois que cela changera avec le temps, c'est-à-dire qu'au fur et à mesure que des navires canadiens intègrent le circuit, surtout sur la côte Est, on n'a plus besoin d'accorder de permis aux navires étrangers. Il ne faudrait pas oublier, monsieur le président, qu'il est très important que les navires canadiens aient la priorité en vertu de la loi et ce sera aussi à la CTC d'y voir. Je ne crois donc pas qu'on puisse dire que ces mesures n'encourageront pas les navires canadiens.

[*Texte*]

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): They may be given priority, Mr. Chairman, to the Minister. They may be given priority, but if there are only one, two, or three—and I am surprised that I cannot get even a vague figure as to the number that might be available for entering this particular trade—now—and I would not hold it if someone said 15 and it turned out to be 18, I would not criticize that—but I still do not see why transitional arrangements making exceptions when Canadian ships are not available. Why are Canadian ships not available? There is nothing here that is directed towards increasing this number of Canadian ships from the present *x*, whatever it is. I am just at a loss to see why these are not amongst the transitional rather than the substantive provisions of this particular legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Munro. There have been previous discussions on this particular subject, as Mr. Forrestall has brought out . . .

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): He has?

The Chairman: . . . and future amendments, I think, will clarify that situation where Canadian ships will be protected, as you are mentioning.

I would urge the Committee, as it has been accepted, that we would proceed with the amendments as quickly as possible and then any comments that have to be made, because we have the Minister with us this evening, can be put forth to the Committee.

So I would urge that the Committee members would vote on this amendment, and I think, as we proceed, Mr. Munro's questions will be fully answered as Mr. Forrestall has brought forth in our previous meetings. If they are not fully answered to the satisfaction of Mr. Munro, then future questions can be put; but I think if we proceed, your questions, sir, will be fully answered as they have been asked at our last meeting. If not, then I am sure the Minister will be prepared to answer your questions and would clarify them and any future amendments to be put forth. It has been a bill that we have looked at very closely and we were prepared to add amendments, if Committee members had followed the proceedings. I would ask the members in this amendment to Clause 10 if it is agreeable or not.

Some hon. Members: Agreed.

• 2045

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I apologize for not having been here before. It does seem to me in reading the amendment, unless I miss what the amendment says, that it is demanding a much clearer way of making it mandatory that there be some establishment of whether or not Canadian ships are available, and the preference being given to Canadian ships. Like I say, I apologize for not having been here before, but I gather from what the Minister said he is not interested in accepting this amendment, and we are going to use the system we have been using.

Let me suggest, Mr. Chairman, that that system we have been using has eliminated us from a very large sea-going power in the merchant field about 20 years ago, to where I understand there are three deep water ships in the coastal trade now with Canadian registry. So we are not really talking about Canadian registry at all. We are talking

[*Interprétation*]

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur le président, monsieur le ministre, on leur donnera peut-être la priorité. Je dis bien qu'on leur donnera peut-être la priorité, mais s'il n'y en a que 1, 2 ou 3 . . . et je suis étonné qu'on ne puisse même pas obtenir un chiffre vague concernant le nombre de navires qui pourraient évoluer dans ce genre de commerce et, je n'en voudrais certes pas à la personne qui me dirait 15, même s'il y en avait 18, mais je ne comprends toujours pas qu'on fasse des exceptions par voie de dispositions transitoires s'il n'y a aucun navire canadien disponible. Pourquoi n'y a-t-il aucun navire canadien? Il n'y a rien ici qui nous encourage à augmenter le nombre de navires canadiens par rapport au nombre présent de x, quel qu'il soit. Je ne comprends tout simplement pas pourquoi ces dispositions ne se trouvent pas dans les dispositions transitoires plutôt que dans les dispositions intrinsèques de ce bill.

Le président: Merci, monsieur Munro. Il y a déjà eu de nombreux débats à ce sujet, comme l'a signalé M. Forrestall.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Il en a parlé?

Le président: . . . et je crois que certains amendements à venir corrigeront cette situation et les navires canadiens seront protégés comme vous le voulez.

J'encourage le Comité, comme il en a d'ailleurs déjà été décidé, à faire diligence avec les amendements et, puisque le ministre est présent parmi nous ce soir, nous pouvons soulever toutes les questions pertinentes.

J'encourage donc les membres du Comité à passer aux voix pour cet amendement et je crois que les questions soulevées par M. Munro trouveront réponse au fil de nos débats puisque M. Forrestall s'est déjà penché sur la question pendant nos réunions précédentes. Si M. Munro ne trouve pas les réponses satisfaisantes, on pourra alors poser d'autres questions, cependant, je crois que vous trouverez réponse à toutes vos questions, monsieur, puisqu'on les a déjà posées lors de notre dernière réunion. Sinon, je suis sûr que le ministre est prêt à y répondre et à répondre à toute question soulevée par un amendement éventuel. C'est un bill qui a été étudié de très près et nous étions d'ores et déjà prêts à y insérer des amendements si les membres du Comité avaient suivi les débats. J'aimerais savoir si vous êtes prêts à adopter cet amendement à l'article 10?

Des voix: Oui.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, je m'excuse de mon absence aux séances antérieures de ce comité. Si j'ai bien compris ce dont il s'agit, cet amendement a pour but d'exiger que l'on vérifie d'abord si des navires canadiens sont disponibles afin de leur accorder la priorité. Je crois comprendre que le ministre ne s'intéresse pas à adopter la méthode proposée par cet amendement mais préfère s'en tenir au système déjà établi.

J'aimerais signaler au ministre que, depuis son adoption, il y a vingt ans, ce système nous empêche de créer une marine marchande qui dépasse de beaucoup les trois navires d'eau profonde d'immatriculation canadienne qui font actuellement du cabotage. En fait, il ne s'agit pas ici d'immatriculation canadienne du tout. Il s'agit plutôt de navi-

[*Text*]

about foreign ships, and the Ministry has been willing to accept and issue permits holus-bolus to those ships. They do not pay wages; they cut prices; they do everything that encourages people to use them. But we sure are not going to develop a merchant navy that way.

It seems to me that if we were to publish in the *Gazette* the use of these permits, it would be fairly obvious to some entrepreneurs in that field that there would be available shipping for them if they were to have a preference. The preference would be that if they are there—not what the Minister said, because what he really said was that if the shipper can get it cheaper from a foreign ship, then we will get the foreign ship because we want to keep the competition.

Really we are terminating the grandfather clause which is the Commonwealth preference in 1980, but we really have not done anything to establish Canadian shipping and I do not think any encouragement is being given with the operation of the permits. In my opinion the Department of Transport, by the permits and by those regulations that surround the permits, has been encouraging offshore shipping or offshore registry in our coastal trade to the exclusion of all Canadians, now maybe 500 or 600 little ships. But there are really only three large ones, and we cannot move our produce with three ships. We must have more than that.

We are using the competitive system by getting the cheapest possible, but that cheapness means they are foreign ships. I agree with the member from Esquimalt-Saanich that the permit thing is a very important part of it, and the amendment being proposed, as I understand it, means that you take away from the department the right to issue those permits holus-bolus, but you make it public every time one of them is removed.

There would be some reluctance, I think, to go through that procedure in gazetting them every time a foreign ship was given another permit. I imagine the department knows exactly how many ships there are and they know how many permits they are going to give and they know there are not very many—for certain commodities only three of four ships in Canada, of Canadian registry, can handle that kind of produce. I am surprised the Minister will not give some consideration to putting in regulations that are going to create, in effect, a Canadian merchant navy which we do not now have. I think this amendment goes some way to accomplish that.

The Chairman: I believe had the member followed the proceedings from the beginning, there has been established . . .

Mr. Peters: I am talking only about the amendment.

The Chairman: I understand the amendment, but the amendment relates to what has been discussed in the past. I believe Mr. Forrestall has accepted with regard to the type of ship you are discussing at the moment—I have no objection to the Minister making a comment if you would like. I am sure he would, but we have to follow proceedings from the beginning to really appreciate what is being discussed in the amendments or what is being discussed in the bill. If we are to . . .

[*Interpretation*]

res étrangers pour lesquels le ministère veut bien délivrer des permis en toute hâte. Ce sont des navires dont les équipages sont très mal rémunérés; la position concurrentielle de ces navires est presque imbattable, étant donné les moyens à leur disposition. Ce n'est certainement pas en les aidant que nous allons contribuer à mettre sur pied une marine marchande candienne.

A mon avis, s'il devient nécessaire de publier dans la *Gazette* des nouvelles concernant ces permis, les entreprises canadiennes seront vite incitées à faire davantage, puisqu'on leur accorderait une priorité. Cette priorité serait accordée aux navires canadiens disponibles. En effet, le ministre a dit que l'expéditeur choisira un navire étranger si le prix est plus avantageux, et selon lui, cette possibilité doit être assurée pour maintenir la concurrence.

Même si nous avons l'intention de terminer en 1980, les droits d'ancienneté dont bénéficient les pays du Commonwealth, nous n'aurons rien fait pour établir une marine marchande canadienne et je crois que la délivrance de permis n'aide aucunement à améliorer la situation. A mon avis, le ministère des Transports, par ses règlements concernant les permis, encourage la participation étrangère au cabotage canadien au détriment des navires canadiens. En tout, il doit y avoir 500 ou 600 petits navires. Mais il n'y en a que trois gros et nous ne pouvons pas transporter nos produits avec ces trois navires. Il nous en faut bien plus.

La concurrence nous permet d'avoir le transport le moins cher mais cela veut dire transport par des navires étrangers. Comme l'a dit le député d'Esquimalt-Saanich, la question du permis est un aspect très important et, d'après mon interprétation de l'amendement, le ministère n'aurait plus le droit de délivrer ces permis en toute hâte et, en outre, il devrait rendre publique chaque décision entraînant la révocation d'un permis.

Je suppose que l'on aurait des réticences sur la publication dans la *Gazette* de chaque nouvelle délivrance d'un permis à un navire étranger. Je suppose que le ministère doit savoir exactement combien il y a de navires, combien il faudra délivrer de permis et quels seraient les navires canadiens, parmi les trois ou quatre qui existent, qui seraient en mesure de transporter certains produits. Je n'étonne que le ministre ne veuille pas envisager des règlements qui auraient pour effet la création d'une marine marchande canadienne, chose qui nous manque actuellement. Je crois que cet amendement nous permettrait, en grande partie, d'atteindre ce but.

Le président: Si le député avait suivi nos délibérations dès le début, je crois qu'il saurait qu'il existe une pratique . . .

M. Peters: Mes remarques visent exclusivement l'amendement.

Le président: Je comprends l'amendement mais il se rapporte à ce qui a été discuté antérieurement. En ce qui concerne le genre de navires dont vous parlez, je crois que M. Forrestall a déjà accepté . . . mais je ne m'oppose pas à ce que le ministre vous réponde, si vous voulez. Il faut voir suivi les discussions depuis le début pour comprendre le sens des amendements et du bill. Pour que les délibérations . . .

[*Texte*]

Mr. Peters: Every clause stands on its own.

• 2050

The Chairman: I understand, but they relate to what amendments have preceded this particular amendment and before I would ask for the agreement of this amendment, if you like, I would ask the Minister, if he is willing to comment on what Mr. Peters has said.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I understand the Dominion Marine Association before the Committee used a figure rather higher in terms of the number of Canadian ships that are available, but the bill, of course, is designed in its total part to encourage the use of Canadian ships in the coastal trade. This would only deal with a question of time elapsed before getting a licence in the special situation where one is needed and would I believe really worry the Maritimers who are concerned about undue delay in this regard.

A later amendment, which Mr. Forrestall has and which is acceptable to us, but probably in a slightly different form, would assure the notice to people of the number of times this clause is being used so that part of Mr. Peters' comment would be met by that in terms of allowing everyone to know what the situation is.

The Chairman: Thank you, Mr. Lang. Mr. Anderson.

Mr. Anderson: Mr. Chairman, this is just a point for clarification. I believe to the best of my knowledge on the West Coast there are approximately ten, certainly not more than a dozen, ships that would fall into this category. Most of our traffic on the West Coast is covered by towboats and barge and, therefore, we do not have to worry about those.

In reference to the other point regarding carriers from other nations it is interesting to note, at least on the West Coast, that we have a problem in providing enough material and work for these ships and, in fact, we subsidize some of these ships to carry goods between different B.C. ports. I am sure Mr. Munro is aware of the coast ferries, rather a misdemeanor because it is the wrong name because they do have some freighters and have been subsidized by the federal government in their carrying.

The Chairman: Thank you, Mr. Anderson. Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): There is just one aspect to this thing that I think we somehow or other forget, that it is not just up and down the coast. Cabotage and the carriage of Canadian goods between Canadian ports could include picking up a load in Campbell River and delivering it in Halifax.

An hon. Member: That is true.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): That is right. Is there a Canadian line that would be favoured for this. This is a point I think, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Munro. Shall the amendment carry?

[*Interprétation*]

M. Peters: Les articles sont pris un à un.

Le président: Je sais, mais il y a un lien entre le présent amendement et ceux qui l'ont précédé et avant de demander s'il est adopté ou non, je pourrais donner l'occasion au ministre de répondre à M. Peters.

M. Lang: Monsieur le président, je sais que la *Dominion Marine Association* a utilisé devant le comité un chiffre plus élevé concernant le nombre de navires canadiens disponibles, mais il faut se rappeler que le bill est destiné à encourager l'utilisation de navires-canadiens dans la navigation côtière. Il s'agit ici de régler le problème du délai nécessaire pour obtenir un permis dans certaines circonstances; je suis sûr que les gens des Maritimes ne voudraient pas que ce délai soit trop long.

Nous sommes prêts à accepter un amendement qui sera présenté un peu plus tard par M. Forrestall, quoique nous préférerions une forme un peu différente, et qui fera en sorte que les gens soient avisés du nombre de fois que l'article sera invoqué. Les objections de M. Peters sont ainsi en partie satisfaites en ce que tout le monde saura à quoi s'en tenir.

Le président: Je vous remercie, monsieur Lang. Monsieur Anderson.

M. Anderson: Je voudrais seulement quelques précisions. Que je sache, sur la côte ouest, il y a environ dix navires, certainement pas plus de douze, qui pourraient entrer dans cette catégorie. Sur la côte ouest, il y a surtout des remorques et des chalands. Le problème ne se pose pas tellement.

En ce qui concerne les transporteurs étrangers, il faut signaler que, sur la côte ouest, le problème est de fournir suffisamment de marchandises et de travail pour leurs navires. En réalité, nous leur accordons une aide pour le transport des marchandises entre les divers ports de la Colombie-Britannique. Je suis sûr que M. Munro a entendu parler des bateaux passeurs de la côte; le nom ne leur convient pas tellement puisqu'un bon nombre sont des cargos qui sont subventionnés par le gouvernement fédéral.

Le président: Je vous remercie, monsieur Anderson. Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Il y a quand même une chose que nous avons tendance à oublier, et c'est le fait qu'il ne s'agit pas seulement de transport le long de la côte. Le cabotage et le transport de marchandises canadiennes d'un port canadien à un autre peuvent signifier un embarquement à Campbell River et une livraison à Halifax.

Une voix: C'est exact.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): A ce moment-là, il faut demander si c'est un transporteur canadien qui serait préféré pour ce genre de transport. Toute la question est là monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Munro. L'admendement est-il adopté?

[*Text*]

I declare the amendment lost.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): All those Ontario guys.

The Chairman: You must realize that for those Committee members who have followed the debate from the beginning there has been . . .

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): On a point of order.

The Chairman: Mr. Munro, on a point of order.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Yes, I dislike this continual reference to the fact that some members have not been able to attend all meetings.

I can assure you that I have been at other committees and I just happen to have an evening which does not have a conflict with other responsibilities in committee. Mr. Forrestall, my colleague, was running up and downstairs between two and three committees the other day. I was trying to preserve the fort in one committee and he was in this Committee. Therefore, this continual reference to the fact that those who have not been following the committees, I just take as uncalled for.

The Chairman: We appreciate your point of order, Mr. Munro.

Mr. Otto: You should not be sensitive, Mr. Munro. I thought the Chairman was referring to me.

• 2055

Mr. Forrestall: In which event, he had good grounds.

Clause 10 agreed to.

Clause 11 agreed to.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have another minor amendment to which I hope the members of the Committee will give some consideration in their usual magnanimous way in their understanding of what it is we are about to do.

Mr. Chairman, I move that Clause 11.(2) be amended by striking out line 13 on page 15 and substituting the following.

Mr. Chairman, there is no change other than to accommodate into paragraph (3), the words:

public interest;

(b)

the same as presently in the Act:

the ship to which the application relates is appropriate for use in that aspect of the coasting trade of Canada; and

(c) while the ship is operating under the licence, the employees aboard will be Canadian or landed immigrants, the operator of the ship will comply with the Canadian Labour Code, the Immigration Act, the Income Tax Act, the Merchant Seamen Compensation Act and, in general, with the laws regulations and standards which are applicable to a business or enterprise operated in Canada under federal jurisdiction.

[*Interpretation*]

L'admendement est rejeté.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Ce sont tous ces gens de l'Ontario.

Le président: Il faut bien dire ici que pour les membres du comité qui ont suivi le débat depuis le début, il y a . . .

M. Munro (Esquimalt-Saanich): J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je n'aime pas beaucoup cette allusion qui revient constamment et rappelle que certains membres du comité n'ont pu être présents à toutes les séances.

En ce qui me concerne, je fais partie d'autres comités: si je suis ici ce soir, c'est que je n'ai pas d'autres engagements. Mon collègue, M. Forrestall, a également fait la navette entre deux ou trois comités l'autre jour. J'essayais d'assurer la représentation de notre parti à un autre comité pendant qu'il faisait la même chose pour celui-ci. Je ne pense pas que nous méritons cette remarque, voulant que nous n'ayons pas été assidus au comité.

Le président: Nous notons votre appel au Règlement, monsieur Munro.

M. Lang: Ne soyez pas si susceptible, monsieur Munro. Je pensais que le président voulait parler de moi.

M. Forrestall: Auquel cas, il avait de bonnes raisons.

L'article 10 est adopté.

L'article 11 est adopté.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai un autre amendement mineur auquel, je l'espère, les membres du Comité accorderont un peu d'attention, avec cette magnanimité qui leur est coutumière lorsqu'il s'agit de comprendre ce que nous sommes sur le point de faire.

Monsieur le président, je propose que l'on modifie l'article 11(2) en remplaçant les lignes 4 à 10, page 15, par ce qui suit.

Monsieur le président, le seul changement consiste à insérer dans le paragraphe (3)a) se lise:

. . . intérêt public;

b)

Le reste est identique:

présente les caractéristiques nécessaires pour être utilisé pour faire du cabotage au Canada, et

c) Pendant que le navire sera exploité en vertu de la licence, l'équipage sera formé de Canadiens ou d'immigrants reçus et que l'exploitant se conformera au Code canadien du travail, à la Loi sur l'immigration, à la Loi de l'impôt sur le revenu, à la la Loi sur l'indemnisation des marins marchands et, de façon générale, aux lois, règlements et normes applicables aux affaires et entreprises exploitées au Canada sous la juridiction du gouvernement fédéral.

[*Texte*]

Mr. Chairman, the purpose of this is to ensure that the standards prevailing in all other areas of Canadian industry are made applicable to the Canadian coasting trade industry. Now, this rises out of observations that were made by several, I should be very careful, at least two of the witnesses that were in front of us with respect to the manner in which labour standards or operating under licences or permits in this country coincide or fail to coincide with Canadian standards.

There is merit in the argument that when business is carried on; indeed, it is used sensibly in other legislation, that certain minimum standards be required with respect to the role of the federal authority in contracts entered into and with respect to people who are employed. It is to meet this broad, general standard that I think it is required. I will cite, if I might, one or two instances where it has been demonstrated to my satisfaction that an amendment of this nature is somewhat in order. Was the Chairman about to rule this one out of order, too?

The Chairman: No, Mr. Forrestall, if I might just interject for the benefit of the Committee members. I think we are most interested. Are you proposing that the foreign ships that come into our waters in the St. Pierre-Miquelon area, even though they have their own personnel, be obliged to conform to our union laws, union regulations, so that our unions can compete salary-wise, benefit-wise and operational-wise? Is this what you are trying to say in this particular amendment?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I will, and would have in a moment, cited the one or two instances which this is intended to cover but I will throw them out on the table. Now, they are intended to provide for a minimum standard acceptable to Canadians and to the industry in general in Canada. One of the situations that arose and caused difficulty in the past was the long-term employment of non-Canadian registered ships. A couple of the rural ships that operated rural Newfoundland operated hauling cars from the mainland to Newfoundland.

• 2100

They were under protracted long-term licence and permit for this particular job. They maintained officer standards which were quite acceptable to the Canadian Merchant Officers' Guild. But in terms of the crew, the crew enjoyen no Canadian status, not landed immigrant status, no other Canadian status whatsoever.

It caused, as you may recall, Mr. Chairman, significant difficulty for one of the Canadian unions. I believe the Seafarers' International Union of Canada picketed the ship and eventually, when the matter was about to go to the courts, the owners of the ships withdrew the two ships and they were subsequently replaced with ships and cres that did meet minimum Canadian standards.

I am not talking whatsoever about the ship that nips in here to pick up a piece of technical equipment that has to be delivered somewhere on an emergency basis. I am talking about the long-term licences that we have from time to time extended to specialized ships for specialized work. If they are to be here for a protracted period of time, I suggest that the new Canadian Maritime Code should provide that they do meet Canadian standards, that the crews on them be Canadian, that the officers on them be

[*Interprétation*]

Le but de cet amendement est de veiller à ce que les normes en vigueur dans tous les autres secteurs de l'industrie canadienne soient également appliquées au cabotage canadien. Il découle de remarques faites par de nombreux (je dois être très prudent) ou deux au moins des témoins que nous avons entendus à propos de la manière dont les normes de travail ou encore la manière dont les activités exercées sous licences dans ce pays coïncident ou s'écartent des normes canadiennes.

Nous devons reconnaître le bien-fondé de l'argument, d'ailleurs judicieusement repris dans d'autres lois, selon lequel activité ne doit être exercée sans que les contrats dont elle fait l'objet comporte un minimum de normes fixées par le gouvernement fédéral et concernant les employés. La nécessité de mon amendement est déterminée par ce principe général. Je citerai, si vous me le permettez, un ou deux cas qui illustrent parfaitement la nécessité d'un tel amendement. Le président avait-il également l'intention de déclarer celui-ci irrecevable?

Le président: Non, monsieur Forrestall; cela vous intéresse au plus haut point. Proposez-vous l'on contraigne les navires étrangers qui pénètrent dans nos eaux aux alentours de Saint-Pierre-et-Miquelon, même s'il ont à leur bord leur propre personnel, à se conformer à nos lois syndicales, à nos règlements syndicaux de sorte que nos syndicats soient compétitifs aux plans des salaires, des prestations et même des activités? Est-ce le but de cet amendement?

M. Forrestall: Monsieur le président, j'allais citer un ou deux cas que cet amendement pourrait couvrir. Le but est d'établir une norme minimale que tous les Canadiens puissent accepter de même que l'industrie en général. L'un des problèmes a été l'utilisation sur de longues périodes de navires étrangers. Je songe notamment à deux bateaux qui ont servi à transborder des voitures entre Terre-Neuve et le continent.

Ils avaient obtenu un permis prolongé pour ce contrat. Les conditions pour les officiers à bord avaient été trouvées acceptables par l'Association canadienne d'officiers de marine marchande. Mais les membres de l'équipage n'avaient pas de statut officiel au Canada et n'étaient pas reconnus comme des immigrants reçus.

Vous vous souvenez peut-être, monsieur le président, que cette situation a causé des difficultés importantes pour un syndicat canadien. Je crois que le Syndicat international des gens de mer a mis des lignes de piquetage près du navire et quand cette question était sur le point de passer devant les tribunaux, les propriétaires de ces navires ont décidé de les retirer et de les remplacer par des navires et des équipages qui se conformaient aux normes minimales canadiennes.

Je ne parle pas de la livraison d'urgence, par exemple, d'un article de matériel technique. Je parle de licences à long terme que nous avons prolongées de temps à autres pour permettre à des navires spécialisés d'effectuer un travail spécialisé. Si le séjour de ces navires doit dépasser une certaine période, je crois que le nouveau Code maritime du Canada devrait exiger que ces navites se conforment aux normes canadiennes, que leur équipage et leurs officiers soient canadiens et qu'ils respectent à tous égards

[*Text*]

Canadian and that in every respect they meet other Canadian laws such as the Immigration Act, all laws generally.

I cite in support of this the declaration that appears in Clause 2.(b) of the proposed legislation. I quote:

> ... it is necessary to ensure that the law of Canada relating to ships, their use and the responsibilities of their owners is consolidated, modified and extended in order to
>
> (b) express the extent to which such law must, under current conditions, apply to ships and to persons on board ships both within and outside Canadian waters in order to ...

and I underline this

> ... adequately protect legitimate Canadian interests; ...

This is what we are attempting to do. It is a specialized situation. The amendment may be deficient in explicitly spelling that out, but the provision is there. It could be made operative by the administrator to the act at any point at which there was reason to believe an extended licence or permit was being used in a way that was prejudicial to Canadian seafarers' interests, to the specific intent of the proposed legislation that is in front of us. It is an important one, it is important in terms of peace in the seafaring community, it is important in terms of competition. Surely we cannot compete continually and forever if we do not give Canadian entrepreneurs an opportunity to operate.

I see that took me all of three and a half minutes, Mr. Chairman. I am pleased with myself.

The Chairman: That was most interesting, Mr. Forrestall. I will ask Mr. Goodale. I understand he has a comment.

Mr. Goodale: Not on this point at the present time, Mr. Chairman.

The Chairman: Everyone has fully understood the amendment? Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Chairman, I am just looking at the French version of Mr. Forrestall's amendment, and I see that—unless Mr. Mahoney or the Minister could tell me otherwise—this would be Clause 2.(a) there, he is making the right translation that should appear in the paragraph there. So I do not agree that what appears in the Bill is exact because you cannot translate six lines of English in six words of French.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): That is right. You certainly cannot.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): So let me have an explanation of that.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, if I may on that, that takes me back to old memories of another job. It has been one of the objectives in the Department of Justice to stop translating when doing a bill in French and in English, but to draft with fresh genius in each language, so that the two do not necessarily correspond in a literal or translated way but correspond in terms of legal effect, and it has been a very useful experience in the department in drawing attention to the issues that a particular subsection may raise. If you think there is a difference in meaning I would be glad to see that the Department of Justice draftsmen have another look at it to see whether your concern is justified. But the simple fact that there is quite a different use of words, legal language, is not an adequate ...

[*Interpretation*]

les lois canadiennes pertinentes, comme la Loi sur l'immigration, par exemple.

Je crois que le paragraphe *b*) de l'article 2 du projet de loi appuie mon point de vue.

> Il est nécessaire de codifier, modifier et étendre les dispositions du droit canadien concernant les navires, leur utilisation et les obligations de leurs propriétaires, afin
>
> *b*) de préciser dans quelle mesure ces dispositions doivent, dans les conditions actuelles, s'appliquer aux navires et aux personnes se trouvant à leur bord, tant à l'expérieur qu'à l'intérieur des eaux canadiennes ...

et je souligne ce qui suit

> afin de protéger convenablement les intérêts légitimes des Canadiens,

Voici ce que nous essayons de faire dans le cadre d'une situation spéciale. Peut-être l'amendement n'explicite-t-il pas assez notre intention, mais cette disposition existe. Elle pourrait être appliquée par l'administrateur si on avait lieu de croire qu'une licence prolongée était susceptible de nuire aux intérêts des gens de mer canadiens. Comme on dit dans le projet de loi, il est important de protéger les intérêts légitimes des gens de mer, surtout en ce qui concerne la concurrence. Nous ne serons pas en mesure de faire de la concurrence si nous ne donnons pas aux entreprises canadiennes une occasion de travailler.

Voilà, je vois qu'il m'a fallu trois minutes et demie pour dire tout cela et j'ai terminé, monsieur le président.

Le président: C'était très intéressant, monsieur Forrestall. Je vais demander à M. Goodale de vous répondre.

M. Goodale: Je n'ai rien à dire à présent sur ce point-là, monsieur le président.

Le président: Est-ce que tout le monde a bien compris l'amendement? Monsieur Loiselle.

M. Loiselle (Saint-Henri): Monsieur le président, je regarde la version française de l'amendement de M. Forrestall. Il s'agirait, si j'ai bien compris, du paragraphe *a*) de l'article 2 du bill. J'ai du mal à comprendre que l'on puisse traduire 6 lignes d'anglais par 6 mots de français.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Cel me paraît bien impossible.

M. Loiselle (Saint-Henri): J'aimerais bien une explication.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, cela me rappelle des expériences au ministre de la Justice où on essaie depuis quelques temps de rédiger dans les deux langues les projets de loi, en tenant compte du génie de chacune. Les deux versions ne correspondent pas forcément si on compare littéralement, mais elles ont le même effet juridique et cette expérience a été très utile au ministère pour comprendre certaines questions que des articles d'un projet de loi peuvent soulever. Si vous estimez qu'il y a une différence de sens, je n'hésiterai pas à demander aux spécialistes du ministère de la Justice de réexaminer la rédaction de cet article. Cependant, le simple fait que l'on utilise des termes différents ne constitue pas ...

[*Texte*]

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Minister and Mr. Chairman, in French you say

• 2105

a) est destiné à être, dans l'intérêt public.

The translation which appears in Mr. Forrestall's is

a) que l'utilisation d'un navire autre qu'un navire canadien pour le genre de cabotage au Canada auquel le requérant se propose d'utiliser le navire objet de la demande est d'intérêt public,

Il me semble que la traduction, ici, est plus exacte et plus conforme. Je ne suis pas un avocat, je ne suis pas un linguiste mais, il me semble qu'il y a quelque chose—

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: I would only say that the fact of translation and what that does to the language was one of the issues that took hours and hours of committee time a year and a half ago when the Corporations Act was before one particular committee, and I think the procedure of actually adopting different languages is much to be preferred in terms of the results that we get.

I should just say on the amendment itself, if I may Mr. Chairman, that I would simply find it too restrictive to have this flat and blanket rule without regard to a variety of possibilities that might arise.

The Chairman: Mr. Minister and Committee members, although perhaps I am supposed to be neutral, this says that while the ship is operating under a licence the employees aboard will be Canadian or landed immigrants and the operator of the ship will comply with the Canadian Labour Code.

This is an amendment which I think certainly should have some value. We have discussed this at various Committee meetings and it seems to be a very, very important factor in the protection of our Canadian shipping code.

Mr. Minister, what we are concerned about, from the Committee's point of view, is that we want our Canadian ships to have Canadian people, to operate under Canadian laws, Canadian regulations, receive Canadian incomes in accordance with the wishes of our Canadian unions and not have to compete with foreign unions whose monetary values are perhaps less than ours and thus, at this period of our anti-inflation program, diminish our status and our labour input into this particular market.

I am sure this has a very pertinent value to our members. We have discussed this, as I have said, in various meetings and before we can vote on this particular amendment I am sure the Committee would like to hear your comments. We basically want to know if our Canadian ships or the foreign ships are going to be competing at the same level?

Mr. Lang: Mr. Chairman, it is a complex of questions really and, in many cases, even in relation to our ships, while union rules develop and they assure that Canadians have certain opportunities, there may on occasion be a need to recruit sailors from outside even the Canadian or landed immigrant case, as long as, of course, in the case of our ships the laws are generally adhered to.

[*Interprétation*]

M. Loiselle (Saint-Henri): Monsieur le ministre, la version française de cet alinéa est la suivante:

a) est destiné à être, dans l'intérêt public.

Or, la proposition de M. Forrestall propose les termes suivants:

a) que l'utilisation d'un navire autre qu'un navire canadien pour le genre de cabotage au Canada auquel le requérant se propose d'utiliser le navire objet de la demande est d'intérêt public,

It would appear to be that this translation is a better reflection of the English text. Of course, I am neither a lawyer nor a linguist, but it would seem to me . . .

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Je dirais simplement que les problèmes de traduction ont été analysés pendant de longues heures, il y a un an et demi, lorsqu'un comité avait à traiter de la Loi sur les corporations; en fait, c'est parce que la traduction pose souvent ce genre de problème que je crois qu'il est préférable d'adopter, dès le départ, des versions propres à chacune des deux langues.

Quoiqu'il en soit, pour en revenir à l'amendement, je dois dire qu'il me paraîtrait trop limitatif d'imposer une règle aussi générale, sans tenir compte des diverses situations pouvant survenir.

Le président: Monsieur le ministre, messieurs les membres du Comité, bien que devant préserver ma neutralité, je dois vous dire que si le navire est utilisé conformément à une licence, les employés qui sont à son bord seront des Canadiens ou des immigrants reçus et la personne qui en a la charge devra évidemment respecter le Code canadien du travail.

Ceci dit, cet amendement me semble présenter un certain intérêt. Nous en avons discuté lors de diverses réunions du Comité et il semblerait que ceci constitue un facteur très important pour assurer la protection de notre Code sur la marine marchande.

En effet, monsieur le ministre, les membres du Comité tiennent à ce que des navires canadiens soient utilisés conformément aux lois et règlements canadiens, avec personnel canadien, recevant des salaires canadiens, conformes aux barèmes établis par des syndicats canadiens, sans avoir à lutter contre des syndicats étrangers, dont les barèmes ne sont sans doute pas identiques aux nôtres; en conséquence, à une époque où nous accordons beaucoup d'importance au programme de lutte contre l'inflation, les membres du Comité tiennent sans doute à préserver le niveau actuel de la main-d'œuvre dans ce marché particulier.

Comme je l'ai déjà dit, nous avons discuté de cette question à maintes reprises et je suis certaine que les membres du Comité voudraient connaître votre avis sur ces remarques, avant de passer au vote au sujet de cet amendement. Pour résumer, je dirais donc que nous voulons savoir si les navires canadiens et les navires étrangers se feront concurrence, au même niveau?

M. Lang: Il s'agit de questions très complexes, monsieur le président. Évidemment, dans la majorité des cas les désirs des syndicats canadiens seront respectés, ce qui permettra d'assurer un certain niveau d'emplois. Cependant, il sera peut-être parfois nécessaire de recruter des marins étrangers, mais il n'en reste pas moins évident que nos navires devront toujours respecter nos lois.

[*Text*]

I would simply observe that one has to bear in mind the interest of the shippers as well and, while we have a thrust in trying to develop the Canadian Merchant Marine, we cannot get into the position of stopping the use of particular ships which may be needed. And, while we can do a good deal under the regulations to encourage appropriate use of Canadians—we can assure a variety of provisions to make sure that the ships are operating well—I can think of examples where the ship that may be needed, for the sake of shippers, would be a foreign one with a full crew. And for a period of time you would be asking for the complete dismissal of the crew, the replacement of the crew with a Canadian crew, really in effect saying that that ship could not be licensed for the period because it would be impractical for it to follow that particular routine. So I think it would be premature to make a judgment that we could at this stage say that we want all Canadian or landed immigrants on board those vessels. And, indeed, it would be hard for any member of the Committee to guarantee that all the sailors needed at any particular point in time would necessarily be available, depending on the ups and downs of the traffic being carried. So I think it would be wrong to make that large a restriction in the law itself.

• 2110

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the Minister's comments are very interesting, and of course, they are very difficult to disagree with. I am guilty, of course, of going to the extreme to make a much narrower point. The Minister indicates that much of this can be remedied under regulations. I would be very satisfied, and I think the community would be satisfied—I would hope they would be satisfied—if the Minister said that he would expressly look at this particular problem with respect to regulations and give us some indication whether he would give consideration to regulations that would insist that where there is a long-term proposition put to government and a permit to operate is granted for a specialized purpose—and we recognize that from time to time there are specialized purposes—that the Labour Code particularly be adhered to.

With respect to adherence to the Canadian Immigration Act, there is ample opportunity where there is not a Canadian to fill the job to import the particular skill to meet the requirement of the industry. This in no way precludes that. And I hope it does not suggest to hon. members that it does. If the Minister could comment with respect to the use of the word "can", or whether or not there might be some "will" in fact to look very closely, at the time of the drafting of the regulations under this, at methods of meeting Canadian standards, particularly in the instance where there is knowledge that the permit issued will be renewed because of the specialized nature of the work being done. That is one exception, of course, that comes to my mind. There might be others.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I will be glad to look at this question further to see its workability, and I will particularly want to discuss it with the ministers of transport who are so interested in the Maritime Code.

The Chairman: Before I proceed to ask for agreement on this amendment may I say to Committee members that we must realize that the Ministry and the Minister as well has said that the regulations to be put forth will be for the benefit of the Canadian Merchant Marine. Surely we have to realize that and, hopefully, go along with these amendments. Mr. Forrestall's amendment is very valid; and I

[*Interpretation*]

Je vous ferai simplement remarquer qu'il ne faut pas ignorer ici l'intérêt des expéditeurs eux-mêmes. De ce fait, même si notre objectif fondamental est de favoriser la croissance d'une marine marchande canadienne, il ne faudrait pas que cela nous amène à interdire l'usage de certains navires là où d'autres ne seraient pas disponibles. De plus, nous pouvons faire beaucoup par réglementation pour encourager l'emploi de Canadiens—nous pouvons prévoir des dispositions qui assurent le bon fonctionnement des navires—mais il faut penser que les clients auront parfois pour leurs expéditions un navire étranger avec un équipage complet. Avec une telle disposition, vous exigeriez le renvoi de tout un équipage qui serait remplacé par un équipage Canadien; pendant toute cette période, le navire ne pourrait être immatriculé, faute de pouvoir changer l'équipage. Je pense donc qu'il est trop tôt pour nous prononcer en faveur d'équipages de Canadiens ou d'immigrants reçus pour ces navires. Il serait également impossible à l'un d'entre vous de garantir que tous les marins nécessaires à un moment donné et dans un endroit particulier seront disponibles; cela dépend des fluctuations du commerce. Nous aurions donc tort de nous imposer cette restriction dans la loi même.

M. Forrestall: Monsieur le président, les observations du ministre sont fort intéressantes et j'aurais du mal à les réfuter. J'ai le tort, bien sûr, d'adopter une position extrême pour imposer un point de vue beaucoup plus étroit. Le ministre nous dit que dans la plupart des cas ces problèmes seront résolus par réglementation. Je serais entièrement satisfait, nous le serions tous—je l'espère du moins—si le ministre pouvait nous assurer qu'il étudiera ce problème de la réglementation avec un soin tout particulier et qu'il envisagera d'adopter des règlements portant sur des dispositions à long terme avec la possibilité d'émettre des permis de circulation dans des situations spéciales, et reconnaissons que certaines situations sont spéciales; il faudrait également insister pour que le Code du travail soit respecté.

Quant à la Loi sur l'immigration, elle prévoit que lorsque aucun Canadien n'est disponible pour un emploi, on peut faire venir quelqu'un de l'étranger s'il possède la compétence requise. Ceci n'empêche pas cela. J'espère que les honorables députés ne sont pas d'un avis contraire. Que pense le ministre de l'expression «peut», ne pourrait-on lui préférer l'expression «doit»; je pense qu'il faudrait y réfléchir au moment de la rédaction de la réglementation en tenant compte des normes canadiennes en particulier lorsque l'on sait que le permis émis sera renouvelé puisqu'il s'agit d'un travail spécialisé. C'est bien sûr une exception qui me vient à l'esprit, il y en a peut-être d'autres.

M. Lang: Monsieur le président, je me ferai un plaisir d'étudier cette possibilité et d'en discuter avec les ministres du Transport qui s'intéressent au Code maritime.

Le président: Avant de vous demander votre accord pourcet amendement, je rappelle aux membres du Comité que le ministère et le ministre nous ont déclaré que les règlements qui seront préparés doivent avant tout défendre les intérêts de la marine marchande du Canada. Nous devons nous en souvenir et, espérons-le, approuver ces amendements. L'amendement de M. Forrestall est excel-

[*Texte*]

have put forth a point and he has answered it. The Minister is not here to work for another country. We are working for the benefit of our Canadian shipping. I hope we all realize that before we continue with questioning. We have many clauses and items to go through, and it has been agreed. Hopefully, we will take that into consideration before we continually put questions that we know will be answered and regulated through this legislation.

Mr. Peters: Well, maybe I should not say anything about it, but it just seems to me that I am in total agreement with you and in total disagreement with the Minister. What he is really saying is that we will carry on as we have. We will try to get some change that will allow Canadian ships. But I can see absolutely no way we are going to get it if we do not use some of the tools available to us. For instance, if we had a Greek crew on a Greek ship, even if it had Canadian officers, operating on wages that are about one-quarter of less of ours, with none of the standards, none of the safety factors, none of the other things that we think are normal, then obviously the shipper is going to use that one. The Department of Transport is well aware of this; they have been doing that for years. They issue them a licence. Competitively, they are not in the same boat. You cannot pay one guy $25 a day and the other guy $8, and expect to get the same contract; you are going to have a cheap contract. As long as we agree to allow these cheap contracts . . .

• 2115

This is where the trouble comes. I think Mr. Forrestall mentioned one good example: when the union made a big fuss about the ferrying of box cars, we were able to find a Canadian substitute and the guy went home. I am not in complete agreement that they have to be immigrants, or that they have to become Canadians or anything like that. But I can see absolutely no reason why the Minister could not accept the last part of the amendment which has to do with the labour code and our income tax, but more generally with the regulation standards applied to business enterprises operated in Canada by Canadians under federal jurisdiction. I cannot see any reason why we cannot make it mandatory that if they are going to be operating in a Canadian jurisdiction they meet those requirements. That is really what the squawk is about. As long as we have cheap labour coming in from foreign countries and operating under their regulations rather than ours, we are going to get cheap help, we are going to be non-competitive from a Canadian point of view, and there will be no Canadian crews working in those areas. They cannot compete.

It is just eye wash to say we are going to try and go part way in this act. If the act is going to try and go part way in this act. If the act is going to be changed to develop a Canadian merchant navy—and that is what the Minister has really indicated he wants to do—then damn it, you cannot build a Canadian work force in competition with a work force where you have people coming from off shore who do not get the same kind of wages or have the same working conditions. I am prepared to give the Minister all kinds of concessions in this permit structure, provided it is towards an end. One of the ends, it seems to me, would be to establish a standard; if meet that standard, I think Canadians can compete. But they cannot compete against some of the off-shore people we have coming into the

[*Interprétation*]

lent; j'ai exprimé une objection et il m'a répondu. Le ministre n'est pas ici au service d'un autre pays. Nous travaillons tous dans l'intérêt de notre marine marchande et nous devons nous en souvenir avant de poser des questions. Nous avons encore beaucoup d'articles et de points à couvrir; essayons de nous en souvenir et cessons de poser des questions à propos de problèmes qui trouveront leur solution dans ce projet de loi.

M. Peters: Je ne devrais peut-être pas en parler, mais j'ai l'impression d'être entièrement d'accord avec vous et totalement en désaccord avec le ministre. Ce qu'il dit, c'est que nous allons continuer d'agir comme nous l'avons toujours fait. Nous allons cependant essayer de faire quelque chose pour les navires canadiens. Pour cela, il faudra nous servir des outils dont nous disposons. Par exemple, un armateur va sûrement préférer utiliser un navire grec, doté d'un équipage grec, même s'il doit compter quelques officiers canadiens, qui touchent le quart de nos salaires à nous, qui ne soient pas assujettis aux normes de toutes sortes, comme les normes de sécurité, que nous considérons, nous, comme normales. Le ministère des Transports le sait très bien; c'est ainsi que les choses se passent depuis des années. Le ministère va accorder le permis, mais la concurrence ne joue certainement pas. Si un membre de l'équipage touche $25 par jour, et l'autre $8, le contrat ne peut être le même. Et la situation risque de durer tant qu'il y aura de ces contrats à bon marché . . .

Voilà où se situe le problème. M. Forrestall a donné tout à l'heure un bon exemple: lorsqu'il s'est agi d'assurer le transport des wagons de chemin de fer, il était possible de trouver un entrepreneur canadien et l'entrepreneur étranger de plier bagage. Je ne dis pas ici que les entrepreneurs doivent devenir immigrants ou devenir citoyens canadiens. Ce que je dis, c'est que le ministre devrait accepter les dernières parties de l'amendement qui touchent le code du travail et le régime fiscal, certainement, mais bien plus ce qui rejoint toute la réglementation qui s'applique aux entreprises exploitées au Canada par les Canadiens sous la juridiction fédérale. Je ne vois pas pourquoi, si les armateurs doivent travailler sous la juridiction canadienne, ils n'auraient pas à s'en tenir aux normes qui sont prévues. Ce que je veux dire, c'est que tant qu'il y aura de la main-d'œuvre à bon marché qui pourrait venir de pays étrangers tout en n'ayant à se conformer qu'aux règlements de ces pays étrangers plutôt qu'aux nôtres, nous ne pourrons pas faire une concurrence en tant que Canadiens et nous ne pourrons pas avoir des équipages canadiens dans ces régions. La concurrence est absolument impossible à ces conditions.

C'est jeter de la poudre aux yeux que de dire que la loi n'est qu'une étape. Si la loi doit être modifiée pour amener le développement d'une marine marchande canadienne, et le ministre a indiqué que c'était son intention, alors il faut admettre qu'il est impossible de constituer une main-d'œuvre canadienne qui puisse faire concurrence à une main-d'œuvre qui vienne de l'étranger et qui ne soit pas assujettie aux mêmes règlements concernant les salaires et les conditions de travail. Je suis prêt à accorder au ministre toute la latitude voulue en ce qui concerne la structure des permis, mais à la condition que le but visé soit clairement établi. Et sûrement que pour atteindre ce but, il faut établir des normes; s'il y a des normes, les Canadiens pourront faire concurrence aux équipages étrangers. Pour

[*Text*]

coastal trade now because we do not pay the wages they do—unless the guy is making a fortune, Onassis or somebody like that, with our ships by having foreign crews. We owned all those ships; the liberty ships were ours. We could not operate them successfully with Canadian crews when there was a possibility of getting off-shore crews that did not get the same kind of wages and would work for one-quarter of the money.

That is really the crux of it. The Minister is asking for licences and permits. I am prepared that he should have that right, because we would not want to cut off all shipping right away. But it would seem to me that we could put the Canadians into a competitive position fairly easily by equalizing the standards of the people who work on those ships, bringing them up to the federal standards in other enterprises. I am not sure that we need to go so far as to make them all Canadians or have them become immigrants, but at least the standards should be the same; we would not let Canadians work in the other conditions. Therefore, I think if we are going to develop a Canadian merchant navy we have got to give the Canadian entrepreneur an opportunity to compete. He is sure not getting it now, and he will not get it as long as the wages in one case are considerably lower than in others.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, in reading the amendment by Mr. Forrestall and hearing your comments and those of Mr. Forrestall and Mr. Peters, as the Minister has already stated, a number of valid points have been made. However, I think he has gone on to make it clear that he will bear those points in mind as the matter of drafting regulations goes forward. The Minister has already engaged in a very extensive series of consultations, not only with the private interests that are involved in this legislation, but with his provincial counterparts, particularly those in the Atlantic and Pacific provinces who have expressed a great deal of interest in the form and substance of those regulations.

• 2120

I would also remind hon. members that there is a provision in the bill to provide for the advance publication of regulations so that they become a matter of public record before they become law. And so I would really think with that kind of assurance, taking these factors into consideration, together with the ongoing process of consultations, particularly with provincial governments, that we might have met the points particularly mentioned by Mr. Forrestall when he presented the amendment and we might now be able to proceed to vote on this particular amendment.

The Chairman: That is a point well taken.

As I mentioned before, we have to rely on the discretion of the regulation that will be imposed and that it will be for the benefit of our Canadian ships. If the Committee is agreeable we will proceed on voting this amendment. All those agreed?

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

l'instant, c'est impossible, parce que nos salaires ne sont pas les mêmes que ceux des équipages qui viennent de l'étranger et qui travaillent à la navigation côtière; il est impossible de faire concurrence à des gens comme Onassis qui font une fortune avec des équipages étrangers. Nous avons déjà eu tous ces navires. Nous n'avons pu les doter d'équipages canadiens parce qu'il y avait cette possibilité de faire appel à des équipages étrangers qui touchaient le quart du salaire des autres.

Tout le problème est là. Le ministre demande la permission d'accorder des permis. Je suis prêt à les lui accorder, parce qu'il n'est pas question pour l'instant de mettre fin à toute cette activité. Mais il me semble que nous pouvons ici faire en sorte que les Canadiens puissent être concurrentiels en prévoyant des normes égales pour tous, de la même façon que nous procédons pour d'autres entreprises sous juridiction du gouvernement fédéral. Nous ne pouvons pas faire en sorte que tous les équipages soient formés de Canadiens ou d'immigrants, mais nous pouvons uniformiser les conditions de travail; nous ne permettrions pas à des Canadiens de travailler autrement. Si nous voulons développer une marine marchande au Canada, nous devons donner aux entrepreneurs canadiens la possibilité de faire concurrence aux étrangers. C'est impossible pour eux actuellement, parce qu'ils ne peuvent pas payer les mêmes salaires que ces entrepreneurs étrangers.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, l'amendement de M. Forrestall, les observations également de M. Forrestall et de M. Peters, soulèvent, comme le ministre l'a indiqué, un certain nombre de points intéressants. Le ministre a d'ailleurs signalé qu'il allait en tenir compte au fur et à mesure où les règlements seraient établis. Le ministre a déjà entamé une longue série de consultations non seulement avec les groupes du secteur privé touchés par cette loi, mais aussi avec ses homologues provinciaux, plus particulièrement ceux des provinces de l'Atlantique et du Pacifique qui ont manifesté beaucoup d'intérêt pour le contenu de ces règlements.

J'aimerais également rappeler aux députés que le bill prévoit que ces règlements seront publiés avant d'avoir force de loi. Compte tenu de tous ces facteurs, et plus particulièrement du processus de consultation qui se poursuit avec les gouvernements provinciaux, j'espère que nous avons répondu aux principales préoccupations exprimées par M. Forrestall lorsqu'il a proposé son amendement; il serait donc peut-être temps de passer au vote.

Le président: Je prends note de votre suggestion.

Comme je l'ai déjà dit tout à l'heure, nous devons nous en remettre à la discrétion des règlements qui seront imposés et considérer qu'ils sont dans l'intérêt des bateaux canadiens. Si vous êtes d'accord, nous allons maintenant passer au vote. Êtes-vous d'accord?

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Yes. I would like to know whether we are voting on the French version or on the English version? I too, was attracted by the condensation in French as opposed to the elaboration in English of subclause (2) on page 15. I have gone over it fairly carefully and I see in English such expressions as

> ... in the particular aspect of the coasting trade of Canada in which the applicant proposes to use the ship ...

has been translated into French as

> utilisé pour faire du cabotage au Canada.

Obviously the English draftsman was intending to narrow the area of cabotage that would be permissible under this permit. The French is much larger. Therefore, I ask; if we bring this to a vote, are we voting on the English version or voting on the French version or are we going to have two votes? Which one becomes law?

Le président: Je crois qu'il faut considérer que les textes anglais et français peuvent être différents.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Bien sûr.

Le président: Je suis sûr que les règlements qui vont être imposés le seront pour le bien-être de ...

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Oui, mais tout de même, dans l'interprétation d'une loi, les deux textes ...

Le président: Je comprends, mais on ne peut pas déterminer quel sera le consensus entre une loi en français ou une loi en anglais. Le règlement va être imposé pour le bien-être du service et non pas parce que les versions française et anglaise pouvaient être interprétées d'une façon un peu différente.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Vous n'avez jamais exercé les fonctions de juge, dans une cour.

Le président: Non. Mais je pense que nous ne sommes pas ici pour dire qu'il y a une différence entre deux textes. Si vous pensez cela, je vous laisse la parole, cher monsieur, honorable député.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Ce que j'ai demandé d'ailleurs.

Mr. Lang: Well, Mr. Chairman, it is a simple procedural matter, though at the moment, the question is the clause as it stands or the amendment, and I think that should dispose of it. Now, if there are then further ...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Excuse me, Mr. Minister.

The Chairman: Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): The French version of the amendment corresponds to the English version of the amendment ...

Mr. Lang: Is a translation of.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): No, it does does not harmonize with the text of subclause (2) on the top of page 15 in French.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): J'aimerais savoir si ce vote porte sur la version française ou sur la version anglaise? En effet, je suis moi aussi surpis de la concision du texte français par rapport au texte anglais en ce qui concerne le sous-paragraphe (2) à la page 15. Je l'ai étudié très attentivement et je vois par exemple que l'expression anglaise ...

> —in the particular aspect of the coasting trade of Canada in which the applicant proposes to use the ship—"

ait été traduite en français par ...

> utilisé pour faire du cabotage au Canada».

Le réducateur anglais a sans doute voulu réduire les activités de cabotage autorisées dans le cadre de ce permis. Or, la version française est beaucoup plus vaste. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé si ce vote portait sur la version anglaise ou sur la version française, ou bien si nous allions procéder à deux votes. Laquelle de ces deux versions aura force de loi?

The Chairman: I think we have to recognize that the English and French version can be different.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Of course.

The Chairman: I am satisfied that the regulation which will be imposed will be so for the benefit of ...

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Yes, but still, in the interpretation of an act, both versions ...

The Chairman: I appreciate that, but we cannot determine what will be the consenus between the French or the English version of an act. The regulations will be imposed for the benefit of the shipping community and not because the French and English versions might be ubterpreted differently.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I guess you never acted as a judge in a court.

The Chairman: No. Nevertheless I do not think we are here to say that there is a difference between the two versions. If you think so, I give you the floor, Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): That is what I asked for.

M. Lang: Monsieur le président, il s'agit simplement d'une question de procédure, mais nous devons voter soit pour le libellé actuel de l'article soit pour l'amendement. S'il y a d'autres ...

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Veuillez m'excuser, monsieur le ministre.

Le président: Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): La version française de l'amendement correspond à la version anglaise de l'amendement ...

M. Lang: En effet c'en est la traduction.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je prétends que ce n'est pas le cas, car elle ne correspond pas du tout avec le texte du paragraphe (2) qui se trouve en haut de la page 15 en français.

[*Text*]

Mr. Lang: But if you . . .

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): And I am just asking, simply . . .

Mr. Lang: Both would be substituted if you approved the amendment.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): In other words, you are determined that the amendment cannot carry, I guess.

The Chairman: No, Mr. Munro. Would it be satisfactory to you, the Minister, and his officials, if the clauses correspond exactly to the various translations that you are quoting? Would that be satisfactory to you, Mr. Munro?

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): (a) is *est destiné à être dans l'intérêt public* which condenses very . . .

Mr. Lang: Mr. Chairman, perhaps I can help again.

• 2125

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: While I am asking the Commiteee not to support the amendment, I yet would agree that if the amendment carried, I would be glad to see that the draftsman had another look at before the report stage in the House to see whether there was any problem because in a sense in the end we should be counting on the draftsman to give us the final version of the law rather than our trying to draft here.

The Chairman: Thank you.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Mr. Chairman, if I may . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Munro. That is a very valid point. We are discussing something that, first of all, I think we should vote on and if we do vote on it and there are any changes to be made, I would ask the Committee to make the changes that are necessary. Shall this amendment carry?

Mr. Peters: Mr. Chairman, before you put the question . . .

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, could I ask the Minister if he would give some consideration to this business of writing into the bill at least the Canadian Labour Standards that we use elsewhere. If they were employed in any other field, they would have to meet at least the federal minimum standards. It would seem to me that there is not anything wrong when you allow somebody to come in and tender against Canadians if you ask them to meet certain other requirements. We allow immigrant workers to come into our country. In the farming field, for instance, we allowed them to come in and pick fruit in Ontario, but very shortly after we allowed them we came to the conclusion that we had to make regulations that made them meet certain labour standards while they were in the country. We had to supply them with certain sanitary facilities, housing facilities, messing requirements, and they had to meet Canadian standards. This did raise the price all right, but it just seems to me that by leaving it out we are exempting these people from meeting those standards, and I see no reason why a Minister should not consider putting in the labour standards that we apply to everything else in Canada.

[*Interpretation*]

M. Lang: Mais . . .

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Et je demandais simplement si . . .

M. Lang: Cela sera remplacé si vous approuvez l'amendement.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): En d'autres termes, vous prévoyez que l'amendement ne sera pas adopté.

Le président: Pas du tout, monsieur Munro. Seriez-vous satisfait, monsieur Munro, ainsi que vous, monsieur le ministre, si les articles correspondaient exactement aux traductions que vous avez citées.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): *a*) se lit *est destiné à être dans l'intérêt public*, ce qui résume très . . .

M. Lang: Monsieur le présicent, ici encore je peux peut-être vous aider.

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: Je demande au comité de ne pas se prononcer en faveur de l'amendement, mais je reconnais que si cet amendement était adopté j'aimerais qu'il soit revu par les rédacteurs avant d'être renvoyé à la Chambre pour que nous soyons sûr qu'il ne pose pas de problème; en effet, en fin de compte, nous devons faire confiance aux rédacteurs et ne pas essayer de rédiger nous-mêmes ici une version définitive.

Le président: Merci.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur le président, si vous le permettez . . .

Le président: Je suis désolé, monsieur Munro, mais c'est tout à fait exact. Nous devons avant tout voter sur ce point, puis, si des changements s'avèrent nécessaires, je demanderai au Comité de les faire. Cet amendement est-il adopté?

M. Peters: Monsieur le président, avant de passer au vote . . .

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, permettez-moi de demander au ministre s'il veut bien envisager la possibilité de mentionner dans le bill les normes du Congrès du travail qui apparaissent ailleurs. Les personnes en question, si elles étaient employées dans une autre industrie, seraient obligées de se conformer aux normes fédérales minimum. Je ne vois pas quel mal il y aurait à permettre à quelqu'un de concurrencer des Canadiens si certaines exigences sont remplies. Nous ouvrons nos portes aux travailleurs immigrants. Dans l'industrie agricole, par exemple, nous leur avons permis de venir récolter les fruits en Ontario, mais tout de suite après nous nous sommes aperçus que nous devions adopter une réglementation qui les oblige à se conformer à certaines normed de travail pendant leur séjour dans notre pays. Nous avons dû mettre à leur disposition certaines installations sanitaires, des logements, des services de restauration et, pour leur part, ils ont dû se conformer aux normes canadiennes. Bien sûr, cela fait monter le prix, mais si nous omettons cela, nous exemptons ces gens de ces normes; je ne vois aucune raison pour que le ministre omette la mention de normes du travail qui sont appliquées dans tous les autres secteurs au Canada.

[*Texte*]

The Chairman: I do not think that is a point. No, I am sorry. There are many more amendments that are going to be brought forth by the government and Mr. Forrestall that are extremely valid, which will deal with this very problem. We are all concerned. The Minister has said that the regulations will impose, so we are protected, I would ask the Committee with your indulgence, to vote on this particular amendment and then we will proceed. We will be here for a considerable amount of time I am sure because we were supposed to end . . .

Mr. Peters: Let me ask you a simple question then.

The Chairman: No, Mr. Peters, please. You know we have sat on this for many, many meetings and . . .

Mr. Peters: I am here now . . .

The Chairman: I understand and I respect your opinion.

Mr. Peters: It does not matter a damn what you have done in the past and I am not much interested, but I am merely asking if we are exempting the people who will be given a licence from the Canadian Labour Code?

The Chairman: Mr. Lang, would you like to comment on this?

Mr. Lang: Mr. Chairman, it has to be put in the context of the fact that contrary to what Mr. Peters said the only time that licence is really intended to be given is when there are no Canadian vessels available to do the job reasonably. So the need is there for the outside intervention and then the question is how fast we could go to impose actually Canadian crews as well as all the standards on the vessel and that is a very complex one which I cannot answer in terms of when that may be possible. I have undertaken with Mr. Forrestall to have a further look at the issue in terms of moving in that direction.

The Chairman: Thank you, Mr. Lang. Shall the amendment carry?

Amendment negatived.

Mr. Peters: You are some Liberals, you are. You are really some Liberals. Who are you working for, Libya?

The Chairman: No. I will call a point of order. We have had many discussions on this particular item as well as subcommittee meetings. I wish that those could have been present and we could have maybe gone into this particular thing, so I will not go into it anymore.

Mr. Peters: We probably would not be as far as we are now.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Now you have thrown me for a loop. I want to make sure that at some point I vote against that particular subclause in the bill. Mr. Chairman, in addition to having supported my own amendment, I want the opportunity to register my disapproval of the particular section. I have not done that in the past, hoping that the inference with regard to the support of the amendments I put forward in respect of other clauses and subclauses would register my disapproval of the section itself. At some point in time I would like the opportunity to so record my basic disagreement with that particular section. However, that is just a brief point of order.

[*Interprétation*]

Le président: J'estime que cela est en dehors de la question, je suis désolé. Le gouvernement et M. Forrestall ont encore un grand nombre d'amendements à proposer, des amendements très valables, qui traitent précisément de cette question. Nous sommes tous préoccupés par cette question. Le ministre a déclaré qu'une réglementation serait adoptée à cet égard, c'est donc une protection. Je vais donc maintenant demander au Comité de se prononcer sur cet amendement et nous poursuivrons. Nous en avons encore pour un bon moment et nous devions terminer . . .

M. Peters: Dans ce cas, permettez-moi de vous poser une question très simple.

Le président: Non, monsieur Peters, je vous en prie. Nous avons de très nombreuses heures de séance derrière nous et . . .

M. Peters: Je suis là et . . .

Le président: Je comprends et je respecte votre opinion.

M. Peters: Ce que vous avez fait dans le passé n'a pas la moindre espèce d'importance et ne m'intéresse nullement, mais je voudrais savoir si nous dispensons les gens qui recevront un permis des dispositions du Code canadien du travail?

Le président: Monsieur Lang, vous voulez répondre?

M. Lang: Monsieur le président, souvenons-nous du contexte, c'est-à-dire du fait que, contrairement à ce que M. Peters a dit, ces permis ne seront accordés que lorsque aucun navire canadien ne sera disponible. Dans ce cas, on devra faire appel à l'étranger et nous devons nous demander dans quel délai il serait possible d'imposer des équipages canadiens et toutes nos normes aux navires: c'est une question très complexe et il m'est impossible de vous dire quels délais seraient nécessaires. J'ai promis à M. Forrestall d'étudier cette question dans ce sens.

Le président: Merci, monsieur Lang. L'amendement est-il adopté?

L'amendement est rejeté.

M. Peters: Vous êtes de beaux libéraux, vraiment; vous êtes vraiment de beaux libéraux. Pour qui travaillez-vous, pour la Libye?

Le président: Non. J'en appelle au Règlement. Nous avons déjà longuement discuté de la question, nous en avons également parlé aux séances du sous-comité. Il aurait mieux valu que vous soyez présents pour en discuter, mais maintenant la question est close.

M. Peters: Nous aurions progressé moins vite.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Vous m'avez bien attrapé. Je veux être certain de pouvoir voter contre ce paragraphe à un moment ou à un autre. Monsieur le président, en plus d'appuyer mon propre amendement, je tiens à souligner que je désapprouve cet article particulier. Je ne l'ai encore jamais fait, espérant que l'appui accordé à d'autres amendements que je propose visant d'autres articles et paragraphes serait la confirmation de ce que je désapprouve dans l'article même. J'espère que l'occasion se présentera pour moi de consigner ma désapprobation fondamentale concernant cet article particulier. Je voulais simplement brièvement faire un appel au Règlement.

[*Text*]

Mr. Chairman, I would move—we are back now to . . .

• 2130

An hon. Member: Clause 11.

Mr. Forrestall: I move that Clause 11 be amended by adding after line 7 on page 16, the following:

> (6) Subject to subsection (4), every application for a licence made pursuant to subsection (1) shall be advertised by a notice published in the *Canada Gazette*, in a leading news publication with substantial circulation in the coastal trading area concerned, and in the official gazette of any province concerned, that shall
>
> (i) clearly and distinctly state the nature and objects of the application, including the particulars of the coasting trade proposed to be carried on under the licence, the period the licence is applied for, and the name and port of registry of the ship to which the application relates,
>
> (ii) be signed by or on behalf of the applicant, with the address of the party signing the notice, and
>
> (iii) be published in the *Canada Gazette*, in the said news publication and in the official gazette of any province concerned at least once a week for four consecutive weeks preceding the application, and in both official languages in the *Canada Gazette* and, where reasonably required in accordance with the population composition of the coastal trading area or any province concerned, in the said news publication and official gazette of any province concerned.

Mr. Chairman, this simply deals with another aspect of public notice in respect of applications. Under this amendment there would be a requirement for the clear and explicit stating of the nature of the request for the permit, the name of the applicant, and the subsequent . . . It is somewhat similar to the earlier amendment I moved dealing with what I still feel very strongly about as a requisite with regard to publicizing the notice.

Mr. Chairman, I have not included it in the amendment, but I fail to find under this particular section dealing with the Governor in Council's ability to make regulations anything referring to the right of a hearing, and a method for the right of a hearing, by an interested party, before the licensing authority, or the permit-granting authority. Anybody, as I mentioned, who believes he is directly affected. I think the absence of that is somewhat noticeable. It is important and had my secretary used my correct set of notes a further subparagraph would have been in there; I apologize for not having noticed it. The title to it is there. Why she left it out I do not know; she is usually very, very efficient in these matters. Somewhere along the line she has lost it.

Perhaps the Minister might address himself to the absence, because we are very nearly at the end of any place that I could find in which we could locate in the act a procedure which could be followed by people wanting at least a hearing. There are plenty of appeal procedures, but sometimes a hearing might satisfy and relieve the other appropriate authorities of the burden of appeal.

[*Interpretation*]

Monsieur le président, je propose . . . nous sommes revenus maintenant à . . .

Une voix: L'article 11.

M. Forrestall: Je propose qu'on modifie l'article 11 en ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 7, page 16:

> «(6) Sous réserve du paragraphe (4), toute demande de licence faite conformément au paragraphe (1) doit faire l'objet d'un avis publié dans la *Gazette du Canada*, dans l'une des principales publications de nouvelles à tirage important de la région de cabotage concernée et dans le journal officiel de toute province concernée; cet avis doit:
>
> (i) établir clairement et distinctement la nature et les objets de la demande, notamment les caractéristiques du cabotage qui doit être effectué grâce à la licence, la période pour laquelle la licence est demandée, le nom et le port d'immatriculation du navire auquel s'applique la demande,
>
> (ii) être signé par le requérant ou en son nom et indiquer l'adresse du signataire de l'avis, et,
>
> (iii) être publié dans la *Gazette du Canada*, dans ladite publication de nouvelles et le journal officiel de toute province concernée au moins une fois par semaine pendant quatres semaines consécutives précédant la demande, et dans les deux langues officielles dans la *Gazette du Canada* et, si cela est raisonnablement nécessaire du fait de la composition démographique de la région de cabotage ou d'une province concernée, dans les deux langues officielles également dans ladite publication de nouvelles et dans le journal officiel de cette province.»

Monsieur le président, c'est tout simplement un autre aspect de l'avis public relatif aux demandes de licences. Cet alinéa demande d'établir clairement et distinctement la nature et les objets de la demande, notamment les caractéristiques du cabotage qui doit être effectué grâce à la licence, la période pour laquelle la licence est demandée, le nom et le port d'immatriculation du navire auquel s'applique la demande. Cela ressemble de près à l'amendement que j'avais déjà proposé sur les conditions de publication de l'avis.

Monsieur le président, je ne l'ai pas inclus dans l'amendement, mais je ne trouve dans cet article particulier traitant des pouvoirs du gouverneur en conseil d'édicter des règlements, aucune disposition prévoyant la possibilité pour une partie intéressée et se jugeant lésée d'exposer son cas devant l'administration qui délivre la licence ou le permis. Il me semble que cette lacune saute aux yeux. Le fait est important et, si ma secrétaire avait consulté mes notes définitives, il y aurait ici un autre alinéa. Je vous prie de m'excuser de ne pas m'être rendu compte de cet oubli. Le titre s'y trouve et je ne puis comprendre pourquoi le texte ne l'accompagne pas; ma secrétaire est d'habitude d'une scrupuleuse compétence en ces matières. C'est un passage qu'elle a perdu en cours de route.

Peut-être le ministre pourrait-il combler cette lacune, car nous arrivons aux termes de notre étude et je ne vois aucun endroit où une telle procédure pourrait être insérée dans la loi. La procédure prévoit toutes sortes de formes d'appels, mais l'audience auprès de l'administration pourrait éviter le grave inconvénient de l'appel.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, on the amendment as written, I have the same reservations and opposition as I had when a similar request for providing notice was proposed with regard to Clause 10. My opposition is based on that as well. I believe the form and manner of proceeding is really dealt with in the next clause, Clause 12. Perhaps I could reserve my comments on Mr. Forrestall's point until then.

Mr. Forrestall: Excuse me, Mr. Chairman: was the Minister referring to the right or the importation into the proposed legislation of a method, a procedure that could be followed for application for a hearing to the CTC? Would you comment on that at a later stage?

Mr. Lang: In clause 12 there is prescribing of the form and manner in which applications may be made.

• 2135

Mr. Forrestall: This is why I injected my comments. I would have had a further aspect of this in terms of amendment, and indeed had intended to. It was because I believe that under Clause 12 should come a procedure for applications for a hearing by an affected person with respect to the granting of permits or licences.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Amendment negatived.

The Chairman: Shall Clause 11 carry?

Mr. Forrestall: On a point of order, we want a recorded vote with respect to Clause 11.

The Chairman: On Clause 11, all those agreed?

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): You are not consistent. On a point of order . . .

The Chairman: Mr. Munro, on a point of order.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I come back now to this inconsistency between the French and the English versions. I suggest that if we are going to vote on this, we vote on the English text only and then vote on the French text separately because they are two different texts. They do not say the same thing.

The Chairman: We vote on both texts.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): You cannot vote on both texts at the same time because you are taking two votes with one voice.

The Chairman: That depends on the interpretation you have on both . . .

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Excuse me, Mr. Chairman, "in the particular aspect of the coasting trade of Canada in which the applicant proposes to use the ship" cannot be translated by any stretch of the imagination by saying

. . . pour faire du cabotage au Canada.

It cannot.

Mr. Lang: Mr. Chairman, again the hon. member uses the word "translation", and the key is whether the legal meaning is the same in the two sections. That, with respect, even though I am a lawyer, I would not undertake to try. It requires both liguistic as well as legal expertise, and perhaps even legal expertise in two systems of law. That is the kind of question, if you have a serious concern about it . . .

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, j'entretiens, au sujet de l'amendement tel qu'il est rédigé, les mêmes réserves et je m'y oppose comme je l'ai fait dans le cas d'une demande semblable d'avis relativement à l'article 10. Je m'y oppose pour la même raison; je crois que les modalités d'actions sont exposées clairement à l'article 12. Il conviendrait peut-être que je réserve mes observations au moment où nous étudierons cet article.

M. Forrestall: Excusez-moi, monsieur le président; est-ce que le ministre parle d'une méthode, qui permettrait de solliciter une audience auprès de la CTC? Est-ce à cet égard que vous ferez des commentaires plus tard?

M. Lang: Il est stipulé à l'article 12 du formulaire la façon de le remplir.

M. Forrestall: C'est pourquoi je me suis permis certaines observations. J'aurais voulu et ai voulu y ajouter par mon amendement. J'estime que l'article 12 devrait renfermer une formule de demande d'audience par la personne qui s'estime lésée dans la délivrance ou non-délivrance de permis ou licence.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

L'amendement est rejeté.

Le président: Est-ce que l'article 11 est adopté?

M. Forrestall: Je fais appel au Règlement: nous réclamons le vote nominal sur l'article 11.

Le président: Quel sont ceux qui sont d'accord au sujet de l'article 11?

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Vous n'êtes pas logique. Je fais appel au Règlement . . .

Le président: M. Munro fait appel au Règlement.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je reviens à cette scission entre les versions française et anglaise. Je propose, si nous devons passer aux voix, que le vote ne porte que sur le texte anglais et qu'un vote soit pris ensuite concernant le texte en français, distinctement, parce que les deux textes diffèrent. Ces deux textes ne correspondent pas.

Le président: Nous voterons sur les deux textes.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Impossible de voter sur les deux textes à la fois, car cela constitue deux votes d'un seul coup!

Le président: Cela dépend de l'interprétation de l'une comme de l'autre . . .

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Pardon, monsieur le président, in the particular aspect of the coasting trade of Canada in which the applicant proposes to use the strip" ne peut au grand jamais se traduire par:

. . . pour faire du cabotage au Canada.

Cela ne se peut pas.

M. Lang: Monsieur le président, L'honorable député emploie de nouveau le mot «traduction» et il faut en fait déterminer si le sens juridique est le même dans les deux versions. Tout avocat que je suis, je n'oserais pas en décider. Cela exige la compétence tant linguistique que juridique et peut-être même des connaissances des deux systèmes juridiques. C'est le genre de question, si elle vous tourmente vraiment . . .

[*Text*]

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Two systems of law?

Mr. Lang: I was talking about the common law and the civil law, I would be very glad to attempt to ascertain whether the draftsmen would look at this again and be satisfied that they have the same legal import. I think rechecking by them would ordinarily satisfy the hon. member.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): It occurs elsewhere too, so I do not know whether we should vote on Clause 11 (1), 11(2), 11(3), 11(4) and 11(5), or just Clause 11.

The Chairman: Shall Clause 11 carry? On division? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: We should have a recorded vote.

The Chairman: On a recorded vote.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: It is my understanding that we have now disposed of my amendment. That is the last amendment either we or the government intend to move with respect to Clause 11. Having disposed of the final amendment, perhaps now—Mr. Chairman, you have called for those in favour of Clause 11. You have that recorded vote, and you have now simply to call for those opposed to it. I think that would meet our requirement.

The Chairman: All right. We have called for the amendment, which was lost. Is that right?

Mr. Forrestall: Right.

The Chairman: Now for the clause. Shall Clause 11 carry?

• 2140

Clause 11 agreed to.

On Clause 12—*Regulations.*

Mr. Goodale: There are two rather technical amendments which I would like to move to Clause 12, which I do not think should be controversial. I apologize for their not being in the material, and I will pass them up to you in just a moment after I have read them, Mr. Chairman, but they are both of a technical nature and not, I think, controversial.

The first one would appear in line 14 of Clause 12.(1)(a), where we refer to sections 10 and 11.

The Chairman: Could I have the page, please, Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Yes, it is page 16, Clause 12, Subclause (1), Paragraph (a). In line 14, you refer to sections 10 and 11.

Last Thursday afternoon, we amended Clause 9 of this Bill in a fashion that would require it to be referred to in 12.(1)(a) as well, so the purpose of my first amendment would simply be to include a reference to "section 8" at this particular point. To put that formally before the Committee, Mr. Chairman, I would move that Clause 12 of Bill C-61 be amended as follows: by striking out line 14 and substituting the following:

[*Interpretation*]

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Deux systèmes juridiques?

M. Lang: Je pensais à la *Common law* et au code civil. J'aimerais bien que les rédacteurs sont prêts à repasser ces textes au point de pouvoir convenir qu'ils ont le même sens. Sans doute l'honorable député serait-il satisfait de cette révision.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): La même chose se répète ailleurs, et je me demande donc s'il est prudent de voter sur l'article 11(1), 11(2), 11(3), 11(4), et 11(5), ou simplement sur l'article 11.

Le président: Est-ce que l'article 11 est adopté? Sur division? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Sur appel nominal.

Le président: Sur appel nominal.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le règlement.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je crois comprendre qu'on a maintenant disposé de mon amendement. C'est le dernier amendement que nous ou le gouvernement, proposions concernant l'article 11. Ayant disposé du dernier amendement, peut-être pourrions-nous maintenant— Monsieur le président, vous avez demandé l'appel nominal de ceux qui étaient en faveur de l'article 11. Vous avez le résultat de cet appel nominal et tout ce que vous avez à faire maintenant, c'est de demander l'appel nominal de ceux qui s'y opposent. Je pense que cela répondrait à notre demande.

Le président: Très bien. Nous avons fait l'appel des voix concernant l'amendement qui a été rejeté. N'est-ce pas?

M. Forrestall: En effet.

Le président: Maintenant, passons à l'article lui-même. Est-ce que l'article 11 est adopté?

L'article 11 est adopté.

Article 12—*Règlement.*

M. Goodale: Monsieur le président, j'aimerais proposer 2 amendements assez techniques à l'article 12. Je vous demanderais de m'excuser car ces amendement ne figurent pas dans les documents qui vous ont été distribués mais je vous les donnerai dès que je les aurai lus. Il s'agit d'amendements techniques qui, je le pense, ne susciteront aucune controverse.

Le premier concerne la ligne 13 de l'article 12(1)(a) où nous parlons des articles 10 et 11.

Le président: De quelle page s'agit-il, monsieur Goodale?

M. Goodale: Il s'agit de la page 16, ligne 13, où l'on mentionne les articles 10 et 11.

Jeudi dernier, nous avons amendé l'article 8 du projet de loi de manière telle qu'il doit être maintenant mentionné à l'article 12(1)(a). Mon premier amendement est donc simplement destiné à mentionner l'article 8 à la ligne 13. Je propose donc, monsieur le président, que l'article 12 du Bill C-61 soit amendé comme suit: En supprimant la ligne 13 de la page 16 et en la remplaçant par ce qui suit:

[*Texte*]

sections 8, 10 and 11 and prescribing the

simply inserting the number 8.

The Chairman: Will you bring it to the table, please?

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Do you have that in French text, too?

Mr. Goodale: Yes.

The other amendment, Mr. Chairman, if it would be proper just to speak to it, or perhaps we should dispose of this one first and then I will go back to the second one. Again, it is of a technical nature as well.

The Chairman: Maybe I should read the amendment first for the benefit of the Committee members.

That Clause 12 of Bill C-61 be amended as follows:

(a) by striking out line 14 and substituting the following:

"sections 8, 10 and 11 and prescribing the"

M. Loiselle (Saint-Henri): Est-ce qu'on fait la même correction en français?

Le président: Oui, cher collègue.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): We only want to make sure that section 8 will be mentioned in the French version, that is all.

The Chairman: I am sure it will be translated in perfect French.

M. Lang: Ligne 13

conformément aux articles 8, 10 et 11 . . .

M. Loiselle (Saint-Henri): C'est cela, monsieur le ministre. Merci.

Le président: Nous sommes heureux d'avoir un ministre complètement bilingue.

M. Loiselle (Saint-Henri): C'est cela, il faut s'en servir.

The Chairman: Have we voted on this? Is it agreed that we accept the amendment?

Amendment agreed to.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, the second amendment, again, is of a technical nature, and I refer members to Subclause (1) (*d*) of Clause 12 on page 16, which makes reference to the Supreme Court of Canada. I believe, to be technically correct, that reference should be to the Federal Court of Appeal, and so I would simply move that Clause 12 of Bill C-61 be amended as follows: by striking out lines 31 and 32 of Clause 12 on page 16 and substituting the following:

appeal lies to the Federal Court of Appeal pursuant to section 64 of the

An hon. Member: Federal bureau.

• 2145

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): It is the federal court.

[*Interprétation*]

Conformément aux articles 8, 10 et 11, ainsi . . .

Il s'agit d'ajouter l'article 8.

Le président: Voudriez-vous m'en donner un exemplaire?

M. Munro (Esquimalt-Saanich): En avez-vous un exemplaire en français?

M. Goodale: Oui.

Dois-je lire maintenant mon second amendement ou voulez-vous que nous en terminions avec le premier, monsieur le président? Je puis vous dire que le second est aussi technique que le premier.

Le président: Je devrai peut-être relire votre premier amendement pour les membres du Comité. Il est proposé

que l'article 12 du Bill C-61 soit amendé comme suit:

(a) en supprimant la ligne 13 de la page 16 et en la remplaçant par les mots suivant:

conformément aux articles 8, 10 et 11, ainsi . . .

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Is the same correction being made in the French text?

The Chairman: Yes.

M. Loiselle (Saint-Henri): Je veux simplement m'assurer que l'on mentionne également l'article 8 dans la version française.

Le président: Ne vous inquiétez pas, la traduction sera parfaite.

Mr. Lang: Do not worry, it will be on line 13:

conformément aux articles 8, 10 et 11 . . .

Mr. Loiselle (Saint-Henri): That is perfect, Mr. Minister. Thank you.

The Chairman: We are lucky to have a fully bilingual Minister.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): And we must make use of his talents.

Le président: Avons-nous voté? Êtes-vous d'accord pour adopter l'amendement?

L'amendement est adopté.

M. Goodale: Monsieur le président, mon second amendement, qui est encore d'ordre technique, concerne l'article 12(1) (d) en page 16, qui mentionne la Cour suprême du Canada. Si je ne me trompe, sur un plan purement technique, il faudrait parler plutôt de la Cour fédérale d'appel. C'est pourquoi je propose simplement que l'article 12 du Bill C-61 soit amendé comme suit: En supprimant la ligne 27 de la page 16 du projet de loi et en la remplaçant par ce qui suit:

Cour fédérale du Canada, prévu à l'article. . . .

Une voix: Le bureau fédéral.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): C'est la Cour fédérale.

[*Text*]

Mr. Blais: The Court of Appeal. It could have been the Court of Appeal that would properly have . . .

The Chairman: Can we have your amendment, Mr. Goodale?

Mr. Goodale: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: It is moved by Mr. Goodale Clause 12 of Bill C-61 be amended by striking out lines 31 and 32 of Clause 12 on page 16 and substituting the following:

> appeal lies to the Federal Court of Appeal pursuant to section 64 of the

M. Lang: Et en français, ligne 27,

> «Cour d'appel fédérale, prévu à l'article» . . .

Le président: Excellent French, monsieur le ministre.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, whether the Minister, as he indicated a bit earlier, would comment as to whether a procedure for a hearing before the CTC or the regulatory body might not well and advisedly be set forth under Clause 12.

Mr. Lang: I think, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: . . . the better practice, really, will be to allow for regulations to create the necessary machinery which may well be different in different types and classes of cases. We should rely on the good administration of an administrative tribunal with developed practices to deal with this situation. I recognize that we will get into other issues such as interventions and assistance to interveners, and so on, as we now know. Under other statutes, we are finding these various protections are quite adequate and I think we will develop similar ones here.

The Chairman: Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I would like a roll call vote on Clause 12 because of the same criticism that I made about cabotage as between the two texts.

The Chairman: Thank you, Mr. Munro.

Clauses 12 and 13 agreed to.

On Clause 14-Offence

The Chairman: Shall Clause 14 carry?

Mr. Forrestall: No.

An hon. Member: Hold it.

The Chairman: Mr. Goodale

Mr. Forrestall: I think, Mr. Chairman, mine comes first.

[*Interpretation*]

M. Blais: La Cour d'appel. Cela aurait pu être la Cour d'appel et cela aurait. . .

Le Président: Puis-je avoir un exemplaire de votre amendement, monsieur Goodale?

M. Goodale: Oui, monsieur le président.

Le président: Il est proposé par M. Goodale qu'on modifie l'article 12 du bill C-61 en remplaçant la ligne 27, page 16, par ce qui suit:

> «Cour d'appel fédérale, prévu à l'article». . . .

Mr. Lang: And in French, line 27:

> «Cour d'appel fédérale prévue à article». . . .

The Chairman: Excellent French, Mr. Minister.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forestall: Monsieur le président, puisque le ministre nous en a touché mot tout à l'heure, je me demande s'il ne pourrait pas nous dire s'il croit qu'il ne serait pas pertinent de prévoir une procédure pour audition devant la CCT ou l'organisme investi du pouvoir de réglementation ici même, à l'article 12.

M. Lang: Je crois, monsieur le président,. . . .

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: . . . qu'il serait vraiment préférable d'attendre que les règlements créent les mécanismes nécessaires qui pourraient être fort différents dans différents types et différentes classes de causes. Nous devrions nous fier à la bonne administration d'un tribunal administratif qui dispose déjà des mécanismes pour résoudre ces problèmes. Je sais bien que nous aborderons d'autres problèmes comme les interventions et l'aide à ceux qui interviennent et tout le reste comme nous le savons déjà. Après étude d'autres lois, nous nous apercevons que les mécanismes de protection sont tout à fait adéquats et je crois que nous en développerons de semblables dans le cas présent.

Le président: Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): J'aimerais qu'on passe à la votation par appel nominal en ce qui concerne l'article 12 à cause des mêmes critiques que j'ai soulevées concernant le cabotage lorsque j'ai fait la comparaison entre les deux textes.

Le président: Merci, monsieur Munro.

Articles 12 et 13, adoptés.

Article 14—Infraction.

Le président: L'article 14 est-il adopté?

M. Forrestall: Non.

Une voix: Un instant.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Forrestall: Je crois que mon amendement a préséance, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Goodale: I believe that is correct, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder whether I could move that . . .

The Chairman: Excuse me, please.

Mr. Forrestall: . . . Clause 14 be amended by adding immediately after line 3 on page 18 the following: Clause 14.(5) . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Forrestall, excuse me, Clause 14 of Bill C-61 to be amended as follows. I believe procedurally it is the government's amendment. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: We have an amendment to make, Mr. Chairman.

The Chairman: I believe yours is first.

Mr. Goodale: No, I would think Mr. Forrestall's might come first, but I am not sure that it is of great consequence which one we deal with first.

The Chairman: Is that by striking out line 18 on page 17?

Mr. Forrestall: No, no. Line 3 on page 18.

Mr. Goodale: That is the government's amendment, Mr. Chairman. Mr. Forrestall also has another amendment.

An hon. Member: After line 3, page 18.

Mr. Lang: But yours is on line 18 on page 17.

Mr. Goodale: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, Mr. Goodale. I am sorry, you are right.

Mr. Goodale: Fine, yes. I move that Clause 14 of Bill C-61 be amended by striking out line 18 on page 17 and substituting the following:

(a) two dollars per ton of net tonnage of

There is another separate part of that, but perhaps we should vote on this first.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Can I check on the French version, Mr. Chairman?

• 2150

The Chairman: That is your right, Mr. Loiselle. Mr. Loiselle, have you got it there?

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Yes.

Le président: Monsieur Loiselle.

Deux dollars par tonneau de jauge nette du

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Okay, that is the one that Mr. Mahoney showed me before. Excuse me.

The Chairman: Agreed?

[*Interprétation*]

M. Goodale: Je crois que c'est exact, monsieur le président.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande si je pourrais proposer que . . .

Le président: Excusez-moi, s'il vous plaît.

M. Forrestall: . . . l'article 14 soit modifié en ajoutant ce que suit, immédiatement après la ligne 2, page 18: article 14(5) . . .

Le président: Pardon, monsieur Forrestall, pardon, qu'on modofie l'article 14 du bill C-61 comme suit. Question de procédure, je crois qu'il s'agit de l'amendement du gouvernement. Monsieur Goodale.

M. Goodale: Nous voulons proposer un amendement, monsieur le président.

Le président: Je crois que le vôtre a été proposé en premier.

M. Goodale: Non, je crois que c'est celui de M. Forrestall, mais je ne crois pas que l'ordre ait grande importance.

Le président: Il s'agit de remplacer la ligne 17, page 17?

M. Forrestall: Non, non. Il s'agit de la ligne 2, page 18.

M. Goodale: C'est l'amendement du gouvernement, monsieur le président. M. Forrestall a aussi un autre amendement.

Une voix: Après la ligne 2, page 18.

M. Lang: Mais le vôtre est à la ligne 17, page 17.

M. Goodale: Oui, monsieur le président.

Le président: D'accord, monsieur Goodale. Je suis désolé, vous avez raison.

M. Goodale: Parfait. Je propose que l'article 14 du bill C-61 soit modifié en remplaçant la ligne 17, page 17, par ce qui suit:

a) deux dollars par tonneau de jauge net du

Il y a une autre partie séparée à cet amendement, mais peut-être devrait-on passer aux voix sur cette partie d'abord.

M. Loiselle (Saint-Henri): Puis-je vérifier le texte français, monsieur le président?

Le président: C'est votre droit, monsieur Loiselle. Monsieur Loiselle, l'avez-vous ici?

M. Loiselle (Saint-Henri): Oui.

The Chairman: Mr. Loiselle.

"Two dollars per ton of net tonnage of—"

M. Loiselle (Saint-Henri): D'accord, c'est l'amendement que M. Mahoney m'a montré plus tôt. Excusez-moi.

Le président: D'accord?

[*Text*]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: I move that Clause 14 of Bill C-61 be amended by striking out line 31 on page 17 and substituting the following:

"(a) two dollars per ton of net tonnage of".

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I move that Clause 14 be amended by adding, immediately after line 3 on page 18, the following:

"(5) Where an offence is committed by a person under subsections (1) and (2) on more than one day or is continued by him for more than one day, it shall be deemed to be a separate offence for each day on which the offence is committed or continued."

The purpose of this is to clarify and stiffen the penalty section, Mr. Chairman, to remove resort to confiscatory fines. In other words, it seems to me that the fine should be effective on each day in which the offender is in default or in conflict with the law. Perhaps this was a technical oversight.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would be disposed to say that if the Committee feels so inclined I could see no real argument against that. The potential penalties are really very great because of forfeiture. Indeed, one could argue that having several days' fines might be an ameliorating substitution on occasion for even forfeiture. My only reservation is on behalf of the original draftsmen who might well have included this idea in a different way in the section, if he had been given such instructions, and we could either deal with it or, recognizing the time and the fact that we are not going to finish the bill today, we could stand it and have a look at the drafting another day.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would accept the Minister's suggestion. Perhaps we could stand this and move to the next subsection, if it is agreeable to the Committee.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, in light of the Minister's last comment and some discussions that have gone on as well in connection with the final amendment which Mr. Forrestall has put before us in the form of what he has originally proposed as a new Clause 12 and the subsequent renumbering of the remaining clauses, I wonder if it might not be appropriate now, in view of the hour, to consider an adjournment, bearing in mind the Minister's agreement to take into consideration the point he has just mentioned and also the fact that there is a disposition to accept the principle which Mr. Forrestall has put forward in his proposed new Clause 12 but which does require some modification in terms of the language that is used. Perhaps the drafting work on both of those items could go on and, in fact, be completed prior to our next meeting and then we might dispose of both of them. I think they would both require some substantial rewriting which could be accomplished between now and this time tomorrow.

[*Interpretation*]

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Je propose que l'article 14 du Bill C-61 soit modifié en remplaçant la ligne 28, page 17, par ce qui suit:

«*a*) deux dollars par tonneau de jauge nette du»

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je propose que l'article 14 soit modifié en ajoutant, immédiatement après la ligne 2, page 18, ce qui suit:

«(5) Lorsqu'une infraction prévue aux paragraphes (1) ou (2) se prolonge ou se répète sur plus d'un jour, elle est réputée constituer une infraction distincte chaque jour pendant lequel elle dure ou se répète.»

On veut ainsi clarifier et renforcer l'article concernant les sanctions et supprimer les pénalités consistant en des confiscation. En d'autres termes, il me semble que l'amende devrait être valable pour chaque jour où il y a culpabilité ou défaut ou conflit avec la loi. Peut-être s'agissait-il ici d'une lacune dans la rédaction de la loi.

M. Lang: Monsieur le président, je dirais que je n'y vois aucune objection si le Comité en décide ainsi. Les pénalités pouvant être imposées sont très fortes en cas de confiscation, de retrait de permis. On pourrait prétendre que d'imposer des amendes pendant plusieurs jours constitue une peine moins sévère. Je ferai pourtant une réserve au nom du rédacteur qui aurait peut-être bien inclus cette idée sous une différente forme dans l'article si on lui en avait donné les directives et nous pourrions fort bien, compte tenu du temps qui nous reste et du fait que nous n'en terminerons pas avec ce bill aujourd'hui, réserver cet article et examiner la rédaction un autre jour.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'accepte la proposition du ministre. Est-ce que nous pourrions réserver cette partie et passer au paragraphe suivant, si le Comité le veut bien.

Des voix: D'accord.

M. Goodale: Monsieur le président, compte tenu des dernières remarques de M. le Ministre ainsi que les discussions qui ont eu lieu en rapport avec le dernier amendement que M. Forrestall nous a présenté sous la forme de ce qu'il avait à l'origine proposé comme devant constituer un nouvel article 12, et compte tenu du fait qu'il faut numéroter les articles restants, je me demande alors s'il n'est pas temps, vu l'heure, de songer à l'ajournement. Nous tiendrons compte naturellement de ce qu'a dit M. le Ministre et aussi du fait qu'on est prêt à accepter le principe avancé par M. Forrestall dans son nouvel article 12; nous admettons aussi qu'il faudrait quelque peu modifier la rédaction. On pourrait donc procéder à un travail de rédaction pour ces deux questions et ce travail pourrait être terminé avant notre prochaine séance et il serait possible alors de régler ces deux questions. Je crois que cet important remaniement pourrait être fait avant notre réunion de demain.

[*Texte*]

The Chairman: Is it agreed that the Committee will stand Clause 14?

Clause 14 allowed to stand.

The Chairman: Is it agreed that we come back to discuss Clause 14.

Some hon. Members: Agreed.

• 2155

The Chairman: Shall Clause 15 carry?

An hon. Member: Mr. Goodale suggested that we might adjourn because we have the . .t.

Mr. Goodale: I think we should perhaps adjourn at this point.

An hon. Member: Let us have a motion to adjourn.

The Chairman: No, that is not debatable, but basically, we have only gone through about three clauses since 8.00 p.m. Is it agreeable that we adjourn and come back?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Forrestall: We have agreed to Clause 15, plus a section of 14, then that will bring us all the way through to the schedule. Perhaps in a very short order we can dispose of Clause 14 and then move straight into the schedule.

The Chairman: Pardon me, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: I am trying to say that if you want to put Clause 15 in order, to tidy it up to the point of the schedule, plus one, we are quite prepared to give agreement to . . .

The Chairman: Does Clause 15 carry?

Clause 15 agreed to.

Mr. Forrestall: Does the schedule carry? Hold your laughter for next Monday, none of these meetings next Monday night, please.

The Chairman: I appreciate the comments we have. Tomorrow we can have 3:30 and 8:00 meetings. I think, as you have realized, we are moving extremely slowly on this bill.

It is too bad that some of the members do not follow the Committee or the sub-committee meetings. They do not know what is going on. However, Mr. Forrestall is the critic for the Opposition party, and we intend to please him. Is 3:30 tomorrow afternoon agreeable to the Committee?

Some say no. some say yes. We have to have agreement. What about 8:00 tomorrow night? That is our regular schedule, but we can maybe book for tomorrow afternoon.

Mr. Collenette: There are other meetings tomorrow afternoon, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

Le président: Êtes-vous d'accord pour réserver l'article 14?

L'article 14 est réservé.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que nous reprenions plus tard la discussion de l'article 14?

Des voix: D'accord.

Le président: L'article 15 est-il adopté?

Une voix: M. Goodale propose que nous ajournions car . . .

M. Goodale: Je pense que nous devrions peut-être ajourner.

Une voix: Présentons une motion d'ajournement.

Le président: Non, cette question n'est pas susceptible de débat mais, au fond, nous n'avons étudié que trois articles depuis 20 heures. Cependant, êtes-vous d'accord pour que nous ajournions et revenions?

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Nous en sommes arrivés à l'article 15 et nous avons fait l'étude d'une partie de 14, et ceci nous conduit à l'annexe. Nous pourrons peut-être rapidement régler l'article 14 et nous occuper de l'annexe.

Le président: Excusez-moi, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Je voulais dire que si l'on veut régler la question de l'article 15, y mettre de l'ordre, et en arriver à l'annexe, outre nous occuper de cet autre article, nous sommes tous prêts à donner notre accord . . .

Le président: L'article 15 est-il adopté?

L'article 15 est adopté.

M. Forrestall: L'annexe est-elle adoptée? Gardez votre sourire pour lundi prochain, car j'espère que nous n'aurons pas de ces séances lundi soir, s'il vous plaît.

Le président: J'apprécie les remarques faites. Demain nous pourrons nous réunir à 15 h 30 et à 20 h 00. Je crois, comme vous vous en êtes rendu compte, que nous progressons fort lentement dans l'étude de ce bill.

C'est dommage que certains députés n'assistent pas aux séances de Comité ou de sous-comité. Par conséquent, ils ne sont pas au courant de la situation. Toutefois, M. Forrestall est critique pour le parti de l'opposition et nous voulons lui plaire. Le Comité est-il d'accord pour que nous nous réunissions à 15 h 30 demain?

Il y en a qui sont pour et il y en a qui sont contre; il nous faut votre accord. Et à 20 heures? C'est là notre programme régulier, mais nous pourrions peut-être fixer une séance pour demain après-midi.

M. Collenette: Il y a d'autres séances prévues pour demain après-midi, monsieur le président.

[*Text*]

Mr. Forrestall: I would love to have a meeting where there is conflict with the members of the opposite side of the table. We might get an amendment or two through. Mr. Chairman, we are quite prepared to meet whenever the chair finds it appropriate, sot that there can be . . .

The Chairman: This Committee is adjourned until 8:00 p.m. tomorrow.

[*Interpretation*]

M. Forrestall: J'aurais souhaité une séance où nous puissions avoir un conflit avec les députés qui se trouvent de l'autre côté de la table. Nous réussirions peut-être à obtenir un amendement ou deux. Monsieur le président, nous sommes prêts à siéger selon votre désir, afin . . .

Le président: La séance est levée jusqu'à 20 h 00 demain.

CA1 XC 27
-782

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 36

Tuesday, February 17, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 36

Le mardi 17 février 1976

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-61, Maritime Code Act

CONCERNANT:

Bill C-61, Loi sur le Code maritime

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la
trentième législature, 1974-1975-1976

21114—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Cadieu
Condon
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail
Huntington

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Loiselle
(*Saint-Henri*)
McCain
McIsaac
McRae
Mazankowski
Munro
(*Esquimalt-Saanich*)
Murta
Pearsall
Peters—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, February 17, 1976:

Mr. Fleming replaced Mr. Anderson
Mr. McRae replaced Mr. Lumley
Mr. McCain replaced Mr. Hnatyshyn

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le mardi 17 février 1976:

M. Fleming remplace M. Anderson
M. McRae remplace M. Lumley
M. McCain remplace M. Hnatyshyn

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 17, 1976
(37)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:22 o'clock p.m. this day, the Chairman Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McRae, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Murta, Pearsall and Peters.

Other Member present: Mr. Watson.

Witnesses: Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice; Captain G. J. Davies, Head, Maritime Code Development, Coast Guard, Department of Transport and Commander R. A. Evans, Policy Planning Branch, Department of National Defence.

The Committee resumed consideration of Bill C-61, An Act to provide a maritime code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact other consequential or related provisions (*Maritime Code Act*).

Ordered,—That a letter dated February 17, 1976, from the Chief, Coastal Shipping Division, Water Transport Committee, Canadian Transport Commission to Captain G. J. Davies, Coast Guard Marine, Legislation Branch, Department of Transport, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "J"*).

The Committee resumed consideration of Clause 14.

The Committee resumed consideration of the amendment of Mr. Forrestall,—That Clause 14 be amended by adding immediately after line 3, on page 18, the following:

"(5) Where an offence is committed by a person under subsections (1) and (2) on more than one day or is continued by him for more than one day, it shall be deemed to be a separate offence for each day on which the offence is committed or continued."

By unanimous consent, Mr. Forrestall withdrew the amendment.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 14 be amended by adding immediately after line 3, on page 18, the following subclause:

"(5) Where an offence is committed by a person under subsections (1) or (2) on more than one day or is continued by him for more than one day, it shall be deemed to be a separate offence for each day on which the offence is commmitted or continued."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 14, as amended, it was carried.

Mr. Forrestall moved,—That Bill C-61 be amended by adding immediately after Clause 14, on page 18, the following new Clause 15:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 FÉVRIER 1976
(37)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 22 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McRae, Munro (*Esquimalt-Saanich*), Murta, Pearsall et Peters.

Autre député présent: M. Watson.

Témoins: M. J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint (Administration), ministère de la Justice; le capitaine G. J. Davies, Chef, élaboration de la codification maritime, Garde côtière, ministère des Transports et le commandant R. A. Evans, Direction de la planification de la politique, ministère de la Défense nationale.

Le Comité poursuit l'étude du bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes. (*Loi sur le Code maritime*).

Il est ordonné,—Qu'une lettre datée du 17 février 1976 envoyée par le chef de la Division du cabotage, Comité des transports par eau, Commission canadienne des transports, au capitaine G. J. Davies, Garde côtière du Canada, Direction de la législation maritime, ministère des Transports, soit imprimée en appendice aux procès-verbal et témoignages d'aujourd'hui (*voir Appendice «J»*).

Le Comité poursuit l'étude de l'article 14.

Le Comité poursuit l'étude de l'amendement de M. Forrestall,—Que l'article 14 soit modifié par l'adjonction, immédiatement après la ligne 2 page 18, du paragraphe suivant:

«(5) Lorsqu'une infraction prévue aux paragraphes (1) et (2) se répète à des jours différents ou se poursuit durant plus d'un jour, elle est réputée constituer une infraction distincte chaque jour pendant lequel elle dure ou se répète.»

Du consentement du Comité, M. Forrestall retire son amendement.

M. Forrestall propose,—Que l'article 14 soit modifié par l'adjonction, immédiatement après la ligne 2, page 18, du paragraphe suivant:

«(5) Lorsqu'une infraction prévue aux paragraphes (1) ou (2) se répète à des jours différents ou se poursuit durant plus d'un jour, elle est réputée constituer une infraction distincte chaque jour pendant lequel elle dure ou se répète.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 14 modifié, mis aux voix, est adopté.

M. Forrestall propose,—Que le bill C-61 soit modifié par l'adjonction, immédiatement après la clause 14, page 18, du nouvel article 15 suivant:

"15. (1) The Canadian Transport Commission shall cause to be published in the *Canada Gazette*

(*a*) a notice of the disposition of each application for a permit made to it pursuant to subsection 10 (1), each application for a renewal of a permit made to it pursuant to subsection 10(3) and each application for a licence made to it pursuant to subsection 11(1);

(*b*) a notice of each order made by it suspending, cancelling or varying the terms and conditions of a permit or licence; and

(*c*) particulars of each licence issued by it pursuant to subsection 11(4).

(2) A notice or particulars referred to in subsection (1) shall be caused to be published in the *Canada Gazette* forthwith after the matter to which the notice or particulars relate has been disposed of by the Canadian Transport Commission.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Forrestall moved,—That Bill C-61 be amended by adding the following new Clause 16:

"16. The Canadian Transport Commission shall, within three months after the end of each year and at such other times as the Minister may, in writing, request, submit to the Minister a report in such form and setting forth such information as the Minister may direct, with regard to actions taken by it under sections 10 and 11 during the year or since the last such report and the Minister shall cause each such report together with a report by him on any action taken by the Governor in Council under subsection 11(4) and a compendium of notices and particulars published in the *Canada Gazette* pursuant to section 15 during the period to which the report relates to be laid before Parliament within fifteen days after receipt by him of the report from the Canadian Transport Commission, or, if Parliament is not then sitting, on any of the First fifteen days next thereafter that Parliament is sitting."

and that the previous Clause 15 be renumbered as Clause 17.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

On Schedule I,

On motion of Mr. Collenette, *Agreed,*—

That the Committee proceed to consider Schedule I item by item.

On Item 1,

Mr. Forrestall moved,—That Schedule I be amended by inserting immediately after Item 1, on page 19, the following new item:

"1.1 The following section is added immediately after section 13:

'13.1 In any case where there is exploration for, development or exploitation of the natural resources of a Canadian Arctic area on any land adjacent to the arctic waters, no ship shall be used in the arctic waters in such exploration, development or exploitation or in the transportation of any such natural resources unless it is a Canadian registered ship: except that the Governor in Council may, by order subject to affirmative resolution of Parliament, exempt from the application of this section a ship that is not a Canadian registered ship.' "

«15. (1) La Commission canadienne des transports doit voir à ce que soient publiés dans la *Gazette du Canada*

a) un avis de la disposition de chaque demande de permis qui lui est présentée en vertu du paragraphe 10(1), de chaque demande de renouvellement de permis qui lui est présentée en vertu du paragraphe 10(3) et de chaque demande de licence qui lui est présentée en vertu du paragraphe 11(1);

b) un avis de chaque ordonnance qu'elle rend pour suspendre, annuler ou modifier les modalités d'un permis ou d'une licence; et

c) les détails de chaque licence qu'elle délivre en vertu du paragraphe 11(4).

(2) Les avis ou les détails dont il est fait mention au paragraphe (1) doivent être publiés dans la *Gazette du Canada* dès que la Commission canadienne des transports a décidé des cas auxquels ces avis ou ces détails se rapportent.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Forrestall propose,—Que le bill C-61 soit modifié par l'adjonction du nouvel article 16 suivant:

«16. La Commission canadienne des transports doit, dans les trois premiers mois de chaque année et, en sus, à chaque fois que le Ministre en fait la demande par écrit, lui remettre un rapport rédigé en la forme et contenant les renseignements qu'il exige au sujet des mesures qu'elle a prises en vertu des articles 10 et 11 durant l'année ou depuis le dernier rapport; le Ministre voit à ce que chacun de ces rapports, accompagné de son propre rapport sur les mesures prises par le gouverneur en conseil en vertu du paragraphe 11(4) et d'un abrégé des avis et détails publiés dans la *Gazette du Canada* en vertu de l'article 15 durant la période visée par le rapport, soit déposé devant le Parlement dans les quinze jours de sa réception, ou, le cas échéant, dans les quinze premiers jours de la séance suivante.»

et que l'ancien article 15 devienne l'article 17.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

Annexe I,

Sur motion de M. Collenette, *Il est convenu,*—

Que le comité entreprenne l'étude de l'annexe I, item par item.

Item 1

M. Forrestall propose,—Que l'annexe I soit modifiée en insérant immédiatement après l'item 1, page 19, le nouvel item 1.1 suivant:

«1.1 L'article suivant est inséré immédiatement après l'article 13:

«13.1 En cas de prospection pour la mise en valeur ou l'exploitation des ressources naturelles d'une zone de l'arctique canadien, sur toute terre adjacente ou dans toute zone sous-marine des eaux arctiques, un navire non immatriculé sous pavillon canadien ne peut être employé dans les eaux arctiques pour cette prospection, mise en valeur ou exploitation ni pour le transport de ces ressources naturelles que si le gouverneur en conseil, par décret assujetti à l'approbation du Parlement, le soustrait à l'application du présent article.» »

And a point of order having been raised as to the acceptability of the proposed amendment;

DECISION BY MR. CHAIRMAN

THE CHAIRMAN: The proposed amendment is a new proposal going beyond the scope of this bill and attempts to amend the original Act. An amendment cannot go behind the Bill to the original Act as only this specific bill is before the Committee.

Beauchesne's 4th Edition Citation 406 states:

"Amendments are out of order if they are

(*a*) Irrelevant to the bill or beyond its scope"

Therefore, I must rule the amendment out of order.

Item 1 was negatived.

On motion of Mr. Murta, *Agreed,*—

That Schedule I and Schedule II be allowed to stand.

On Schedule III,

On motion of Mr. Goodale, *Agreed,*—

That the Committee proceed to consider Schedule III Clause by Clause.

Clause BI-1 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BI-2 be amended by striking out lines 6 to 8, inclusive, on page 27, and substituting the following:

"BI-2 (1) Except where otherwise provided and notwithstanding section BI-1, this Code does not apply to war ships in the service of Canada.

(2) The Governor in Council may, by regulation, exempt ships in the service of Canada other than those referred to in subsection (1), ships in the service of a province or"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause BI-2, as amended, it was carried.

Clause BI-3 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BI-4 be amended by striking out line 9, on page 28, and substituting the following:

"territorial sea of Canada"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Et le règlement ayant été invoqué quant à la recevabilité de l'amendement proposé;

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: L'amendement proposé est une nouvelle proposition qui excède la portée du présent projet de loi et tente de modifier la loi originale. Un amendement ne peut outrepasser le projet de loi pour modifier la loi originale, puisque le projet de loi seul fait l'objet de l'étude du Comité.

A la citation 406 de la 4e édition de Beauchesne, il est dit que:

«Les amendements sont irrecevables s'ils

a) n'ont pas de rapport avec le projet de loi ou dépassent ses limites»

Par conséquent, je dois déclarer l'amendement irrecevable.

L'item 1 est rejeté.

Sur motion de M. Murta, *Il est convenu,*—

Que l'Annexe I et l'Annexe II soient réservées.

Annexe III,

Sur motion de M. Goodale, *Il est convenu,*—

Que le Comité entreprenne l'étude de l'Annexe III, item par item.

L'article BI-1 est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article BI-2 du bill C-61 soit modifié en remplaçant, page 27, les lignes 7 à 11 par ce qui suit:

«BI-2 (1) Sauf disposition contraire et par dérogation à l'article BI-1, ce Code ne s'applique pas aux navires de guerre au service du Canada.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, exempter des navires, autres que ceux visés au paragraphe (1), ou toute catégorie de navire, au service du Canada ou d'une province des dispositions du présent Code que précisent les règlements.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article BI-2, modifié, mis aux voix, est adopté.

L'article BI-3 est adopté.

M. Goodale propose,—Que le paragraphe BI-4(2) du bill C-61 soit modifié en remplaçant la ligne 9, page 28, par ce qui suit:

«territoriale du»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

And the question being put on Clause BI-4, as amended, it was carried.

On motion of Mr. Murta, *Resolved,—*

That the Committee adjourn to the call of the Chair.

At 10:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

L'article BI-4 modifié, mis aux voix, est adopté.

Sur motion de M. Murta, *Il est décidé,—*

Que le Comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Rumas
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, February 17, 1976

• 2020

[*Texte*]

The Chairman: Order, please. I see a quorum. We are resuming debate on Bill C-61, the Maritime Code Act, and we are pleased to have with us again this evening Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice, and Mr. W. O'Neil, Deputy Administrator, Marine Administration, Marine Services, Department of Transport. We are resuming clause-by-clause consideration if it is agreeable to the Committee. We stood Clause 14, so we can revert back to that and proceed. Mr. Goodale, on a point of order.

Mr. Goodale: Just three brief points, Mr. Chairman. First of all, unfortunately Mr. O'Neil is unable to be present with us this evening and Captain G. J. Davies from the Ministry of Transport is with Mr. Mahoney this evening, together with other officials from the Ministry who are present in the room this evening.

Secondly, I would like to indicate to members that Mr. Davies, as per his commitment last evening in a conversation with Mr. Munro, has obtained certain statistics about the number of Canadian vessels operating off Canada's West Coast. That information is contained in a letter which Mr. Davies has made available to me and I think it provides certainly a great deal of the basic information that Mr. Munro was looking for. I would suggest that the letter be included as an appendix to our proceedings this evening, and that if there are certain specific details not answered in the letter, then Mr. Munro could perhaps pursue any specific point that he might have in mind directly with Captain Davies.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Forrestall, you moved an amendment last evening and I understand there has been another one presented rewording it. Would you withdraw the amendment proposed last evening in favour of the one which I understand you will propose this evening?

• 2025

Mr. Loiselle (Saint-Henri): May I just put in a word?

The Chairman: Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Do we not have to ask the Committee's consent to have that letter as an appendix in the minutes? Did you ask for that yet? Let us have that letter as an appendix.

The Chairman: You want it attached? Is it agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you Mr. Loiselle. Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would be pleased to withdraw the amendment that I introduced last evening. In its place, with what I hope will be the concurrence of government—with some appreciation to our expert counsel and witness—it has been redrafted, particularly in the French context. Mr. Chairman, I move that Clause 14 of Bill C-61 be amended by adding immediately after line 3 on page 18, the following subclause. The subclause for English purposes is somewhat identical to the one that I moved the other evening, although it does differ in the French sense:

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 17 février 1976

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je vois que nous avons le quorum. Nous reprenons nos délibérations concernant le Bill C-61: Loi établissant un code maritime du Canada; nous sommes heureux de la présence parmi nous ce soir de M. J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint (administration), ministère de la Justice, et de M. W. O'Neil, sous-administrateur, administration maritime, services maritimes, ministère des Transports. Nous reprenons l'étude article par article du projet de loi. Nous avions réservé l'article 14 et, si cela convient au Comité, nous allons y revenir. M. Goodale fait appel au Règlement.

M. Goodale: Trois petits points seulement, monsieur le président. Premièrement, nous devons déplorer l'absence de M. O'Neil ce soir, mais le capitaine G. J. Davies, du ministère des Transports, accompagne M. Mahoney, ainsi que d'autres hauts fonctionnaires du ministère.

Deuxièmement, j'aimerais signaler aux membres du Comité que M. Davies, fidèle à l'engagement qu'il a pris hier soir au cours d'un entretien avec M. Munro, a obtenu des données concernant le nombre de navires canadiens naviguant sur la Côte ouest du Canada. Cette information se trouve dans une lettre que M. Davies m'a remise et répond en grande partie, me semble-t-il, aux demandes de renseignements de M. Munro. Je propose donc que la lettre soit annexée au compte rendu de la séance de ce soir, et, si certains détails manquent dans la lettre, M. Munro pourra peut-être demander directement au capitaine Davies des précisions sur ce qu'il désire savoir.

Le président: Merci, monsieur Goodale. Monsieur Forrestall, vous avez proposé un amendement hier soir et je crois comprendre qu'un nouveau projet d'amendement en modifie la formule. Seriez-vous prêt à retirer l'amendement proposé hier soir et à y substituer celui que vous avez l'intention de proposer ce soir?

M. Loiselle (Saint-Henri): Me permettez-vous de glisser un mot?

Le président: Monsieur Loiselle.

M. Loiselle (Saint-Henri): Ne devons-nous pas d'abord obtenir l'assentiment du comité pour ajouter cette lettre en annexe au compte rendu? Est-ce vous l'avez demandé? Nous devrions l'annexer.

Le président: Vous désirez qu'elle soit annexée? Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Merci, monsieur Loiselle. Monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis disposé à retirer l'amendement que j'ai proposé hier soir et à y substituer, avez l'appui du gouvernement, je l'espère, et un signe d'approbation de notre conseiller juridique et du témoin, le nouveau libellé qui touche particulièrement le contexte français. Monsieur le président, je propose que l'article 14 du Bill C-61 soit modifié par l'adjonction, immédiatement après la ligne 2, page 18, du paragraphe qui va suivre. Le paragraphe anglais correspond à peu près exactement à celui que j'ai proposé l'autre soir; cependant le sens se trouve modifié dans la version française que voici:

[*Text*]

(5) Where an offence is committed by a person under subsections (1) or (2) on more than one day or is continued by him for more than one day, it shall be deemed to be a separate offence for each day on which the offence is committed or continued.

Mr. Chairman, the explanation that I gave last evening about this Bill will still stand. I simply commend it to the members of the Committee for their consideration.

The Chairman: Is that agreeable?

Amendment agreed to.

Clause 14 as amended agreed to.

The Chairman: Is it agreeable to the Committee that we re-open Clause 15? There are some changes to be made, an additional clause to be added, I believe. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Well, I would like an explanation. I thought we had agreed last night, in principle, to Clause 15. No one has spoken to me about any changes to Clause 15, which is simply the clause which deals with the proclamation of the Act. I would like an explanation before I would give some agreement to re-opening the clause.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Yes, Mr. Chairman, I think it is just a procedural point. The general principle of the amendment that we had tabled a number of days ago, presented by Mr. Forrestall, and numbered as a new Clause 12, I think more properly should appear as a new Clause 5. Since we have already technically dealt with clause 15, I think we simply have to open it again so that we may insert a new Clause 15 and Clause 16 and then, Clause 15 really becomes the new Clause 17, word for word.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Yes. Re-open the Clause?

Mr. Forrestall: I would agree.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Forrestall, on Clause 15.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, procedurally, these are all separate, but I think for purposes of time that we perhaps should move these as a single motion. I will put them forward. They are in fact separate motions but perhaps for the sake of saving time could be dealt with in terms of any discussion that rises out of them. If that is agreeable to you, I will present all of them at once and then we can discuss them although they are three separate motions. I think for the sake of the time of the Committee that we should . . .

• 2030

The Chairman: Is that agreed?

[*Interpretation*]

(5) Lorsqu'une infraction prévues aux paragraphes (1) ou (2) se répète à des jours différents ou se poursuit durant plus d'un jour, elle est réputée constituer une infraction distincte chaque jour pendant lequel elle dure ou se répète.

Monsieur le président, je n'ai rien à changer à l'explication que j'ai donnée hier soir au sujet de ce projet de loi. Je demande simplement aux membres du comité d'y porter une certaine attention.

Le président: Est-ce que vous êtes d'accord?

L'amendement est adopté.

L'article 14 tel que modifié est adopté.

Le président: Est-ce que le Comité désire que nous revenions à l'article 15? Il comporte certaines modifications, en plus d'un article supplémentaire, je crois. Est-ce que vous êtes d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: L'accord est fait. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai besoin d'un mot d'explication. J'ai eu l'impression, hier soir, que l'article 15 avait été adopté en principe. Personne ne m'a parlé de changements à apporter à l'article 15, qui traite simplement de la proclamation de la loi. J'aimerais qu'on m'explique cela avant de reprendre l'analyse de l'article.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Oui, monsieur le président, je pense bien que c'est un simple point de procédure. Le principe général de l'amendement que nous avons déposé il y a quelques jours et qui avait été proposé par M. Forrestall et renuméroté article 12, serait mieux à sa place comme nouvel article 15. Puisque nous avons en théorie traité de l'article 15, j'estime que tout ce qu'il reste à faire c'est d'en reprendre l'étude pour insérer un nouvel article 15, puis un article 16 et ainsi convertir textuellement l'article 15 en un nouvel article 17.

M. Forrestall: Monsieur le président . . .

Le président: Oui. Reprendre l'étude de l'article?

M. Forrestall: Je serais d'accord.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Forrestall, au sujet de l'article 15.

M. Forrestall: Monsieur le président, du point de vue de la procédure tous ces textes sont distincts; mais nous épargnerions peut-être du temps en les englobant dans une seule motion. Je vais les présenter. Ce sont en fait des motions distinctes, mais on pourrait peut-être en discuter simultanément pour gagner du temps. Si vous êtes d'accord, je vais les présenter simultanément et ensuite nous pourrons en discuter, bien que ce soit trois motions distinctes. Pour gagner du temps, nous devrions . . .

Le président: Êtes-vous d'accord?

[*Texte*]

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I move that lines 4 to 6 on page 18 of Bill C-61 and the heading immediately preceding those lines be struck out and the following substituted therefor:

15(1) The Canadian Transport Commission shall cause to be published in the *Canada Gazette*

(a) a notice of the disposition of each application for a permit made to it pursuant to subsection 10(1), each application for a renewal of a permit made to it pursuant to subsection 10(3) and each application for a licence made to it pursuant to subsection 11(1);

(b) a notice of each order made by it suspending, cancelling or varying the terms and conditions of a permit or licence; and

(c) particulars of each licence issued by it pursuant to subsection 11(4).

(2) A notice or particulars referred to in subsection (1) shall be caused to be published in the *Canada Gazette* forthwith after the matter to which the notice or particulars relate has been disposed of by the Canadian Transport Commission.

16. The Canadian Transport Commission shall, within three months after the end of each year and at such other times as the Minister may, in writing, request, submit to the Minister a report in such form and setting forth such information as the Minister may direct, with regard to actions taken by it under Sections 10 and 11 during the year or since the last such report and the Minister shall cause each such report together with a report by him on any action taken by the Governor in Council under subsection 11(4) and a compendium of notices and particulars published in the *Canada Gazette* pursuant to Section 15 during the period to which the report relates to be laid before Parliament within fifteen days after receipt by him of the report from the Canadian Transport Commission, or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting.

Mr. Chairman, I will not deal with Clause 17. I will leave that to my good friend. It is simply consequential and would follow that amendment, which would in effect renumber the subsequent clauses. Clause 17 would then read:

This Act or any provision thereof shall come into force on a day or days to be fixed by proclamation.

Mr. Chairman, the argumentation that was put forward in support of the amendment that I had earlier introduced, and the thoughtful consideration of that amendment by our esteemed witnesses, is quite acceptable to ourselves. It achieves in part the objectives that we wanted to achieve, and I think I must say, in deference to the Council of Maritime Premiers, that I hope that in fact this will reassure. We both heard the Minister's assurances to them of certain undertakings given in Charlottetown some time ago by the former minister. I am quite prepared to accept this and I appreciate the opportunity to move this slightly reworded but substantially the same amendment.

[*Interprétation*]

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Monsieur le président, la rubrique qui précède l'article 15 du bill C-61 et l'article 15 sont remplacés par ce qui suit:

«15. (1) La Commission canadienne des transports doit voir à ce que soient publiés dans la *Gazette du Canada*

a) un avis de la disposition de chaque demande de permis qui lui est présentée en vertu du paragraphe 10(1), de chaque demande de renouvellement de permis qui lui est présentée en vertu du paragraphe 10(3) et de chaque demande de licence qui lui est présentée en vertu du paragraphe 11(1);

b) un avis de chaque ordonnance qu'elle rend pour suspendre, annuler ou modifier les modalités d'un permis ou d'une licence; et

c) les détails de chaque licence qu'elle délivre en vertu du paragraphe 11(4).

(2) Les avis ou les détails dont il est fait mention au paragraphe (1) doivent être publiés dans la *Gazette du Canada* dès que la Commission canadienne des transports a décidé des cas auxquels ces avis ou ces détails se rapportent.

16. La Commission canadienne des transports doit, dans les trois premiers mois de chaque année et, en sus, à chaque fois que le Ministre en fait la demande par écrit, lui remettre un rapport rédigé en la forme et contenant les renseignements qu'il exige au sujet des mesures qu'elle a prises en vertu des articles 10 et 11 durant l'année ou depuis le dernier rapport; le Ministre voit à ce que chacun de ces rapports, accompagné de son propre rapport sur les mesures prises par le gouverneur en conseil en vertu du paragraphe 11(4) et d'un abrégé des avis et détails publiés dan la *Gazette du Canada* en vertu de l'article 15 durant la période visée par le rapport, soit déposé devant le Parlement dans les quinze jours de sa réception, ou, le cas échéant, dans les quinze premiers jours de la séance suivante.

Monsieur le président, je ne parlerai pas de l'article 17. Je laisserai cela à mon collègue. Il découle de cet amendement qui nécessiterait qu'on renumérote les articles suivants. L'article 17 se lirait donc comme suit:

Tout ou partie de la présente loi entre en vigueur aux dates fixées par proclamation.

Monsieur le président, nous admettons les arguments qu'on a invoqués à l'appui de l'amendement que j'ai présenté auparavant et l'opinion de témoins. On atteint ainsi en partie les objectifs que nous visions et j'espère que cela rassurera les premiers ministres des provinces maritimes. Nous avons tous entendu le ministre réitérer les promesses faites il y a quelque temps par l'ancien ministre à Charlottetown. Je suis disposé à accepter cela et je suis heureux d'avoir l'occasion de présenter cet amendement légèrement différent dans la forme, mais pareil pour ce qui est du fond.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Just for the information of the Committee, Clause 16 is a new clause that will be added and the original Clause 15 will be renumbered Clause 17. Is that agreed, on the three amendments?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think, to preclude any prolonged discussion this evening, I might say, on the reservations that were voiced by the member for Esquimalt-Saanich last evening with respect to the French translation, that we reserve the right to wait and see how the courts, the appropriate courts, interpret the French translation, because it is a matter of some controversy and a controversy that, I hope, the Minister would deal with at some length either at report stage or at third reading.

• 2035

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Mahoney.

Mr. J. J. Mahoney (Assistant Deputy Minister, Administration, Department of Justice): Thank you, Mr. Chairman. I would like to mention that we are having the appropriate experts take a look at the French version that was raised last night, and a few other sections as well where there may be a similar problem. If it is genuinely felt that there is a problem with it we may propose something at report stage.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I must say with respect, Mr. Chairman, to the witness' observation that that is somewhat reassuring.

The Chairman: Now, due to the unusual nature of the schedule it would be wise if there are amendments to seek agreement to consider the schedule item by item. Could I have somebody move that the Committee proceed to consider Schedule 1 item by item?

Mr. Collenette: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: Shall item 1 of Schedule 1 carry? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, perhaps one of the most important amendments I would move with respect to this bill has to do—and I trust that I will not bear too heavily or trespass too far on the patience of my honourable colleagues in the Committee— has to do with the closing of the waters north of 60 degrees to all but Canadian registered ships regardless of their destination. Mr. Chairman, for purpose of discussion I would move that Schedule 1 be amended by inserting immediately after Item 1 on page 19 the following new item, and it would appear as subsection (1):

In any case . . .

This incidentally, Mr. Chairman, is added immediately after Clause 13, as Clause 13(1):

> In any case where there is exploration for development or exploitation of the natural resources of a Canadian Arctic area on any land adjacent to the Arctic waters, no ship shall be used in the Arctic waters for such exploration, development, or exploitation, or in the transportation of any such natural resources, unless it is a Canadian registered ship, except that the Governor in Council may by order, subject to a permanent

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Pour la gouverne des membres du Comité, l'article 16 est le nouvel article qui sera ajouté et l'article 15 deviendra l'article 17. Acceptez-vous ces 3 amendements?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Pour éviter de trop longues discussions ce soir, je dois dire au sujet des réserves exprimées hier soir par le député d'Esguimalt-Saanich à l'égard de la traduction française, que nous nous réservons le droit d'attendre et de voir comment les tribunaux, les tribunaux compétents, interpréteront la version française, car elle peut faire l'objet d'une controverse, controverse dont le ministre, je l'espère, s'occupera plus en détail, soit lors de la présentation du rapport, soit lors de la troisième lecture.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. La parole est à M. Mahoney.

M. J. J. Mahoney (sous-ministre adjoint, administration, ministère de la Justice): Je vous remercie, monsieur le président. La version française qui a fait l'objet des discussions hier soir a été soumise aux spécialistes, ainsi que d'autres paragraphes où pourrait se poser le même problème. Si le problème s'avère réel, nous pourrions faire une proposition à l'étape du rapport.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mahoney. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Voilà qui me rassure, monsieur le président.

Le président: Étant donné le caractère peu usuel de l'annexe, je pense qu'il serait souhaitable que l'on convienne de l'étudier article par article. Quelqu'un voudrait-il bien proposer que le Comité étudie l'annexe 1 article par article?

M. Collenette: J'en fais la proposition.

La motion est adoptée.

Le président: Le poste 1 de l'annexe 1 est-il adopté? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, l'un des amendements les plus importants que j'ai l'intention de déposer traite de la fermeture des voies d'eau situées au nord du 60e degré de latitude à tous les navires ne battant pas pavillion canadien, quelle que soit leur destination. Donc, monsieur le président, je propose que l'annexe 1 soit modifiée en insérant immédiatement après le poste 1 à la page 19 un nouveau poste qui serait libellé le paragraphe (1):

Chaque fois . . .

Ce paragraphe serait donc inséré immédiatement après l'article 13 et serait donc numéroté article 13(1):

> En cas de prospection pour la mise en valeur ou l'exploitation des ressources naturelles d'une zone de l'Arctique canadien, sur toute terre adjacente ou dans toute zone sous-marine des eaux arctiques, un navire non immatriculé sous pavillon canadien ne peut être employé dans les eaux arctiques pour cette prospection, mise en valeur ou exploitation ni pour le transport de ces ressources naturelles que si le gouverneur

[*Texte*]

resolution of Parliament, exempt from the application of this section a ship that is not a Canadian registered ship.

If I may direct myself to that for a moment or two, Mr. Chairman; this follows from what I consider to be the great natural heritage of people living in provinces contiguous to the seas and to the ocean, and to provinces within whose boundaries lie the natural resource and pools of skilled engineers, skilled navigators, skilled captains, skilled mates, skilled helmsmen, skilled donkeymen—indeed, an entire and separate segment of the transportation industry of Canada. It is for their protection into the future that I urge in the strongest possible manner I can, and I do so with 20 years of sincerity in public life, I urge the members of this Committee seriously to consider before rejecting this particular amendment. What I am asking the members to do is to build into the Maritime Code a form of protection so that Canadians, Canadian entrepreneurs and Canadian seamen, Canadian shipyards, Canadian financiers, Canadian institutions, may be able to participate in one of the great natural resources of the world, our Canadian Arctic. It seems to me that it would be inordinately short-sighted for us not to take this opportunity within the Maritime Code, because there is a capacity within the schedule of this Code to restrict for the saving cause that is included in the amendment any adventure in the waters North of 60 degrees of any ship other than a Canadian ship.

• 2040

I appeal to the members' sense of the necessity of maintaining the ecological balance of the North. We can only do this absolutely when ships in the North are absolutely under Canadian law and under Canadian control. I do this from a purely selfish point of view as I would like to see this become perhaps really the basis of the development, the redevelopment, and I speak in terms that the former Minister of Transport used.

Really, it is the basis of the redevelopment of the Canadian merchant marine. I echo his words and his sentiment and I support him, I support Mr. Marchand, totally in his desire, albeit frustrated by the technical problems of government and the administration of governments. But nevertheless it is his dream, a dream that I share. Former members like Mr. Bell, Mr. Thomas Bell, who is now a judge in the Province of New Brunswick, and my colleagues to my left have for many, many, many years in the House of Commons fought to do those things that would lend a basis for the establishment and the development of a Canadian merchant marine based on the ability in law of Canadian entrepreneurs to enter into the transportation of the resources that are part and parcel of our northland.

Mr. Chairman, I could speak for hours in detail about passage through the ice, of dangers, of oil spills, about dangers of accidents, about the enhancement of our entrepreneurship and so on and so forth. I could go on for hours. But I say to you one of the single most important things, gentlemen, that you can pass on to those who will succeed you—I am coming very close to the end of any public comments that I may have to make with respect to this bill, and I will not give up the fight to close the Arctic to Canadian shipping. It should be ours and it must be ours. We have an opportunity here this evening to ensure, within the bounds of what is practical and required, to close that, to restrict that.

[*Interprétation*]

en conseil, par décret assujetti à l'approbation du Parlement, le soustrait à l'application du présent article.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots à ce sujet. Ceci relève à mon avis du patrimoine naturel des gens vivant dans les provinces adjacentes à la mer ou à l'océan, ou dans les provinces ayant des ingénieurs, des navigateurs, des capitaines, des timoniers et autres spécialistes qui ensemble constituent ce secteur particulier du transport canadien. C'est dans l'intérêt de ces gens que, après vingt ans de vie publique, j'engage vivement les membres du Comité à réfléchir sérieusement avant de rejeter le présent amendement. Mon amendement vise en effet à inclure dans le Code maritime une mesure de protection pour les Canadiens de façon à ce que les entrepreneurs, les marins, les chantiers navals, les hommes de finance et les institutions du Canada puissent bénéficier d'une des principales richesses du monde, à savoir les zones arctiques canadiennes. Ce serait à mon avis faire preuve d'une imprévoyance extraordinaire que de ne pas saisir cette occasion pour réserver l'accès des eaux situées au nord du 60e degré de latitude aux seuls navires battant pavillon canadien.

Je vous engage également à réfléchir au besoin pressant de sauvegarder l'équilibre écologique du Nord, ce qui ne pourra se faire que lorsque le Grand Nord sera du ressort exclusif des lois canadiennes. Je fais cette suggestion en vue de jeter les bases d'un nouvel essor de la marine marchande du Canada, pour reprendre l'expression de l'ancien ministre des Transports.

Ceci permettra en effet à la marine marchande canadienne de connaître un essor nouveau. En ceci j'appuie pleinement la position de M. Marchand qui, malheureusement, s'est heurté aux difficultés administratives propres à tout gouvernement. Mais néanmoins je partage son rêve qui fut également le rêve de M. Thomas Bell, actuellement juge dans le Nouveau-Brunswick, et de mes collègues assis à ma gauche, lesquels depuis de nombreuses années luttent à la Chambre des communes en vue de la création d'une marine marchande canadienne fondée sur la protection qu'accorderait le droit canadien à ceux qui voudraient s'occuper du transport des ressources naturelles du Grand Nord.

Monsieur le président, je pourrais vous entretenir pendant des heures entières des difficultés que présente la navigation dans les glaces, des dangers, des fuites de pétrole, des risques d'accidents, etc. C'est une des principales contributions que vous pouvez faire dans ce domaine pour les générations qui vont nous suivre, messieurs, et même si j'ai pratiquement épuisé ce que j'avais à dire au sujet du présent bill, je tiens à vous assurer que je n'abandonnerai jamais la lutte pour assurer l'exploitation des eaux arctiques à notre propre marine marchande, car ces eaux sont les nôtres et doivent le rester. Or, nous avons entre les mains un instrument qui nous permet justement de réaliser cet objectif selon des modalités pratiques.

[*Text*]

The Minister and I, I hope, have now finished with our debate over what I mean when I say the closing to. I mean the protection for Canadian shipping. It is our resource. It is part of the potential and the heritage that we can pass on to people in the future. It is a small item now; it is inconsequential. In other than terms of oil it will not be consequential for another 10 or 12 years. But if we leave it open now, other countries may invade and because of their presence require the financial institutions in the shipping world—if we are practical and understand that shipping world, you will understand what it is I am talking about.

If we do not do it now, we will have lost for not one generation of ships but probably two generations of ships access to the right to remove the consequences of exploitation of our North to other countries. I plead with you, gentlemen, do not let this opportunity go by.

I would hope Mr. Mahoney would direct himself to any technical complications in my amendment. I hope Mr. Goodale would address himself to it, and it is only out of deference to the Chairman of this Committee that I stop now, because I could go for hours.

• 2045

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Gentlemen, this is the most impassioned thing I have ever said to a committee, short of my last fight with Mr. Hellyer.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. That point is extremely well taken.

However, we have reviewed it very closely. This is an amendment that should certainly fit in somewhere but we believe, after consideration, that the proposed amendment is a new proposal going beyond the scope of this bill and attempts to amend the original act. An amendment cannot go beyond the bill to the original act as only this specific bill is before the Committee. Beauchesne's fourth edition, citation 406 states:

406. Amendments are out of order if they are

(a) irrelevant to the bill, or beyond its scope, . . .

Therefore I must rule that the amendment is out of order.

Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Yes, Mr. Chairman. I certainly do not want to be taken as opposing the thrust of what Mr. Forrestall has just said, but I must say that I share your reservations about the procedural question. In proposing this amendment, which would be a new Section 13.1 in the Arctic Waters Pollution Prevention Act, I think we are trying to go substantially further than is our right to go in the course of the Maritime Code legislation. That is a procedural point and I certainly would support your ruling in what you have just said about it.

Perhaps this may be opening up a field of debate, Mr. Chairman, that you would rather not open up. If your procedural point is well taken, and I believe it is, and if we do get into a substantive discussion about this amendment, I would like to call upon Captain Davies to offer some information about some of the very real and substantial practical problems that this amendment would bring us.

[*Interpretation*]

J'espère que ceci clôt le débat entre le ministre et moi-même quant à l'interprétation de ce que j'entends par «fermeture aux navires étrangers». Il s'agit en réalité de protéger la marine canadienne qui fait partie du patrimoine que nous devons transmettre aux générations futures. Actuellement cette question n'est pas tellement importante et elle ne le sera pas pendant encore dix ou douze ans. Mais si la question n'est pas réglée dès maintenant, nous risquons de voir le champ envahi par d'autres pays, ce qui entraînera la pénétration d'institutions financières dans le transport maritime, et ceux d'entre vous qui connaissent ce domaine comprendront ce que je veux dire.

Si nous ne prenons pas cette mesure maintenant, nous risquons de nous voir supplanter par d'autres pays dans l'exploitation du Nord canadien. C'est pourquoi je vous prie instamment de ne pas laisser passer cette occasion.

Je suppose que M. Mahoney s'occupera des difficultés techniques de mon amendement, ainsi que M. Goodale; je pourrais poursuivre encore pendant des heures sur ce sujet, mais je vais m'arrêter maintenant, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Messieurs, c'est la première fois que je fais preuve d'autant d'exaltation devant un comité, si l'on excepte ma dernière bataille avec M. Hellyer.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Vous vous êtes fort bien expliqué.

Nous avons étudié la question de très près; cet amendement devrait sans doute trouver sa place quelque part, mais nous estimons qu'il s'agit également d'une nouvelle disposition qui va au-delà de la portée de ce bill et apporte une modification à la loi existante. Un amendment ne peut aller au-delà de la portée du bill puisque seul ce bill est à l'étude. Je vous lis le commentaire 406 de la Quatrième édition de Beauchesne:

406. Un amendment est irrégulier s'il

(a) ne se rapporte pas au bill, ou s'il en dépasse la portée, . . .

Je dois donc déclarer cet amendement irrecevable.

Monsieur Goodale.

M. Goodale: Oui, monsieur le président. N'allez pas croire que je m'oppose aux principes défendus par M. Forrestall, mais je dois reconnaître que je partage vos réserves à propos de la procédure. Cet amendement, qui constituerait un nouveau paragraphe 13.1 de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux Arctiques, nous entraîne beaucoup plus loin que nous n'avons le droit de le faire dans le cadre de ce projet de loi sur un code maritime. Il s'agit d'un cas de procédure et je suis d'accord avec votre décision.

Monsieur le président, cela risque peut-être d'ouvrir un débat que vous préféreriez ne pas ouvrir. Si, du point de vue de la procédure, vous avez raison, comme je le crois, et si nous nous lançons dans une discussion sur cet amendement, je demanderai au capitaine Davies de nous expliquer les problèmes d'ordre pratique qui ne manqueraient pas de surgir si cet amendement était adopté.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. As members are aware, the decision is not debatable, but I would appreciate some short comments because it is a very valid point.

Mr. Munro, on a point of order?

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): My point of order arises first of all from an uncertainty as to where on page 19 this particular amendment would fall. I have just been talking to my colleague and I gather that it is before that line which begins out on the left: Item 2 Bank Act and carries across to Subsection 89(3) . . . I imagine that is where it would be going.

A second point, however. You say that your ruling is not debatable, but if I remember our rules correctly they may not be debatable but they are contestable. I would urge members to think in terms of what the first part of this article the Arctic waters Pollution Prevention Act calls for. It defines a ship, and that is exactly what this second section does; it defines what would not be the appropriate sort of ship to be covered. We are still talking about ships. I do not think it is going beyond the meaning of this act at all because it says:

> . . . in any case where there is exploration for development no ship shall be used.

The first part of it talks about what a ship is and then it says that no ship shall be used except in so far as it meets these qualifications. I do wonder whether we are indeed going beyond the scope of the bill as indicated by the ruling we have had from the Chair.

• 2050

The Chairman: Thank you, Mr. Munro. Mr. Douglas. Please be brief.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I will do my best to be very brief. I think there are two things here. First of all, we are talking about the definition of a ship, as Mr. Munro has said, and what a ship is. The amendment, of course, says what a ship shall do, and that could be a point that you will have to decide upon. It says; "No ship shall be used".

Mr. Forrestall: It tells what the ship shall be.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): It says, "No ship shall be used in" . . . Well, anyway, I think we have also touched on a very important point and one that all members of this Committee are certainly interested in, and that is some type of protection, not only for Canadian shipping but also for our Arctic and for the North. While this may be ruled in your wisdom but against the rules of this Committee to discuss it here, I think that I as one member of the Committee would like to know where it can be discussed and when it can be discussed, because I think it is something of great importance, not only to this Committee but to Canada as a whole. If I could get an answer to say when or how possibly it could be discussed and could be talked about at some length, either in this Committee or in another committee, I would be happy with your ruling.

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Goodale. Comme les membres du Comité le savent, cette décision ne peut faire l'objet d'un débat, mais étant donné son importance, je vous encourage à exprimer votre opinion rapidement.

Monsieur Munro, vous en appelez au Règlement?

M. Munro (Esquimalt-Saanich): J'en appelle au Règlement car je ne sais pas très bien à quel endroit de la page 19 cet amendement serait inséré. Je viens d'en parler à mon collègue et je suppose qu'on le mettrait avant cette ligne où l'on lit dans la colonne de gauche: Loi sur les banques et, dans la colonne de droite: le paragraphe 89(3) . . . j'imagine que c'est là qu'on l'inscrirait.

Autre chose. Vous dites que votre décision ne peut faire l'objet d'un débat mais si je me souviens bien du Règlement les décisions, si elles ne peuvent faire l'objet d'un débat, peuvent être contestées. Je pris instamment les députés de réfléchir à ce que signifie la première partie de cet article de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. C'est la définition d'un navire; ou c'est précisément le sujet du deuxième article qui définit les navires qui ne sont pas aptes à la navigation. Nous parlons toujours de bateaux. Je ne pense pas que cela aille au-delà de la porté de cette loi puisqu'on peut y lire:

> . . . en cas de prospection pour la mise en valeur ou l'exploitation des ressources . . .un navire . . .ne peut être employé.

Nous avons d'abord la définition d'un navire, puis on précise qu'aucun navire ne peut être employé s'il n'est pas conforme à ces exigences. Je me demande vraiment si nous allons au-delà de la portée de ce bill comme en a décidé notre président.

Le président: Merci, monsieur Munro. M. Douglas a la parole. Je le prierais d'être bref.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je ferai mon possible pour être bref. Il me semble que deux observations s'imposent. D'abord, il s'agit de la définition d'un navire, comme M. Munro l'a précisé. L'amendement porte évidemment sur l'utilisation d'un navire, et il va peut-être s'avérer nécessaire de prendre une décision à ce sujet. Le texte stipule: «Un navire . . . ne peut être employé».

M. Forrestall: L'amendement définit quel doit être le navire.

M. Douglas (Burce-Grey): D'après le texte, «un navire . . . ne peut être employé». En tout cas, j'estime que nous avons mis le doigt ici sur une question très importante, qui intéresse sans doute tous les membres du Comité, à savoir le besoin de protéger d'une façon ou d'une autre non seulement les navires canadiens, mais aussi la région de l'Arctique et du Nord canadien. Bien que votre sagesse vous ait dicté d'interdire d'en discuter ici, en tant que membre du Comité, j'aimerais que l'on me dise où il sera possible d'en discuter, et quand, car, à mon avis, cette question est de la plus grande importance, non seulement pour le Comité, mais pour tout le Canada. S'il m'était possible de savoir quand ou de quelle façon il pourrait être possible d'en discuter en profondeur, que ce soit dans ce Comité ou dans un autre, à ce moment-là, j'accepterais volontiers votre décision.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. Mr. McCain, on the same point.

Mr. McCain: Actually I think perhaps Mr. Munro has said most of what I had in mind: that basically we are dealing with the establishment of a Maritime Code; that is the principle and the philosphy of the act. The act lays down certain specifications which shall be observed by law and will later be formulated in regulation to vary them. This I think might be a little bit more specific but it is certainly something which comes under the scope of the act and if it were not laid down by legislation could certainly be added by regulation, and therefore it is indeed very pertinent to the act. We might be pre-empting the regulators, but we are not altering the intention nor the purpose or the philosophy of the act in any way, shape or form. Therefore I think, Mr. Chairman, it is basically and totally in order. I do not want to argue with you. As you said, it is not debatable. In a sense the Speaker or a chairman's ruling is not debatable after he makes it, but ordinarily I recommend to you that ther should be an opportunity for an element of discussion before you rule, if I might be so bold as to make that suggestion. As the Speaker often does in the House, he asks for opinions prior to the time he rules and I think sometimes rules in spite of them, but nevertheless that is the way it is.

Mr. Goodale: Is that a reflection on the Chair?

Mr. McCain: Not at all. Not in any way. But as I said, we may have pre-empted the regulators but we have not left the spirit or the philosophy of the act.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, it seems to me that we have not really passed legislation that defines the Arctic, which is really an inland water in Canada, inside Canada. In the main—not in Ontario but in the main it is an inland water system not well understood. If we did make the designation that this has to be a Canadian ship, maybe this is not the place to put it; I do not know. I agree with Mr. Douglas that this may not be the place to put it, but it seems to me that we are going to have to control shipping in that the same as we control it in the Seaway. It is an inland water. We are talking about the act here, but these schedules, as I understand it, do not really define what our territorial waters are. We are not talking about 200 miles; we are not talking about three miles; we are not talking about headland to headland; we are not talking about anything in here. And by putting in the description that has been suggested, which is really that the ship will be a Canadian ship under Canadian control, we would really be saying that we would exercise control over that waterway the same as we do over the St. Lawrence Seaway. While the St. Lawrence Seaway is an international waterway, we have a convention that does allow us to operate it in a totally different manner than you would normally high seas. It is not the Minister and it is not anybody else and it is not this Committee; it is the department that are making the decision of what they are going to do and what they are not going to do. Now we are really letting them tell us what we are going to do. It seems to me it is all right for them to have the expertise, but it is for us to make the political judgment. Your ruling kind of indicates that we are not

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Douglas. M. McCain a la parole sur le même sujet.

M. McCain: En fait, j'ai l'impression que M. Munro a dit la majeure partie de ce que j'avais à dire: à savoir, que nous parlons de l'établissement d'un code maritime; voilà le principal objectif visé par ce projet de loi. Ce document précise certaines normes qui seront d'abord imposées par la Loi, et qui feront ensuite l'objet d'une série de règlements. La mesure en question est peut-être un peu plus précise, mais elle rentre certainement dans le cadre de la Loi, car même si elle n'était pas adoptée par voie législative, elle pourrait légitimement faire l'objet d'un règlement relevant de cette même Loi. On peut nous accuser d'anticiper sur le règlement, mais nous ne voulons pas le moins du monde modifier le principe ni l'objectif essentiel du projet de loi. J'estime donc, monsieur le président, que la discussion de cet amendement est absolument et essentiellement admissible. Je ne tiens pas à m'opposer à votre décision. Comme vous l'avez dit, votre décision ne saurait être mise en question une fois qu'elle a été rendue, mais je soulignerais à votre intention qu'il faudrait normalement que les députés aient l'occasion de débattre la question avant que votre décision ne soit prise, si vous me permettez cette observation. A la Chambre des communes, l'Orateur sollicite souvent des opinions avant de rendre sa décision, décision qui va souvent à l'encontre des avis qui ont été exprimés, mais c'est ainsi que l'on procède.

M. Goodale: Est-ce une critique à l'endroit de la présidence?

M. McCain: Pas du tout. En aucune façon. Mais comme je l'ai dit, on peut nous accuser d'avoir anticipé sur le règlement, mais non pas de nous être écartés de l'esprit ou du principe du projet de loi.

Le président: Merci, monsieur McCain. M. Peters a la parole.

M. Peters: Monsieur le président, il me semble que nous n'avons jamais vraiment adopté une loi qui définisse l'Arctique. L'Arctique est en fait une eau intérieure du Canada, un réseau de navigation intérieure qui est assez mal compris en général, sauf en Ontario. Si nous devions stipuler qu'il doit s'agir d'un navire canadien, ce n'est peut-être pas ici l'endroit le plus indiqué pour le faire; je ne sais pas. Je suis d'accord avec M. Douglas que ce n'est pas l'endroit le plus indiqué, mais il me semble évident que nous allons devoir contrôler la navigation là-bas de la même façon que dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Il s'agit bien d'une eau intérieure. Nous parlons ici de la Loi, mais si je comprends bien, ces annexes ne définissent pas vraiment l'étendue de nos eaux territoriales. Il ne s'agit pas d'une limite de 200 milles ou de 3 milles; il ne s'agit pas non plus des eaux entre deux caps; en fait, nous parlons dans le vide. Et en précisant, comme on a proposé de le faire, qu'il doit s'agir d'un navire canadien sous les ordres du Canada, nous affirmons en fait l'intention d'exercer un contrôle sur cette voie d'eau au même titre que dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Bien que la Voie maritime du Saint-Laurent soit une voie d'eau internationale, nous avons une convention qui nous permet de la gérer de toute autre façon que la haute mer. Ce n'est ni le ministre, ni ce Comité, qui décide ici de notre politique sur cette question, c'est le ministère. Cela revient à permettre au ministère de nous dicter ce que nous devons faire. C'est logique de lui reconnaître la compétence, mais c'est à nous de porter un jugement politique. Selon votre décision, nous n'aurons plus cette possibilité de statuer sur le type de navire

[*Texte*]

going to be able to make that kind of ruling, either in terms of what the ship shall be or, as I go through the schedule, what the body of water will be, what our jurisdiction over that body of water will be. It seems to me that it is begging the question when it goes back to the House, and this is, I would think, a major kind of amendment. I would think most of the members are in agreement that we have to be more definite about what we do with the Arctic water pollution. The amendment we have before us is an amendment really to the Arctic Waters Pollution Act as it affects the Maritime Code; it would seem to me it would be in order, and that it not only would be in order, it would be damn good politics for us to take a stand on something that I think everyone here is agreed is going to have to be faced sooner or later and should be placed in the Code—that is what we are developing it for. It just seems to me that we are missing the boat if we do not say this, whether the department likes it or not.

• 2055

The Chairman: Thank you, Mr. Peters.

Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. I think it should be pointed out that there is, perhaps, some misunderstanding of the purpose of this schedule. This is really only a technical drafting schedule to bring certain definitions that appear in other acts into line with the definitions that are set out in the Maritime Code. The amendment Mr. Forrestall has suggested, if it were to go into this schedule, would have absolutely no force or effect whatever because this is not substantive law. This is only bridging the gap between the substantive law, which appears in the bill, and the other pieces of legislation that it affects. If an amendment of this kind were to be proposed by the Committee it should not, in any event, go into a schedule such as this, which is purely a technical schedule; it should go into one of the substantive provisions of the bill itself. I want to make that clear, what the real purpose of this schedule is. Perhaps it may be of assistance to the Committee because the point Mr. Forrestall raises is one that could well be dealt with in the Maritime Code and thereby, consequentially, amend the Arctic Waters Act. But this would definitely not be the place to do it.

I think it might be as well to review very briefly the way the Maritime Code legislation is set up, that is, as the members know, in a series of books of law. The legislation you have before you now is really only the first phase of legislation that will eventually enact that series of books. One of the books, for example, eventually will deal with the voyage of the ship, and if it is policy to restrict the Arctic in that way in the sense of international voyages, that book would be the appropriate place to deal with that subject. But in this first stage of legislation we are not dealing with that kind of restriction, we are simply dealing with general provisions and rather technical provisions and with the coasting trade. And the coasting trade, as it is dealt with in this piece of legislation, does affect the Arctic, does restrict the trade to Canadian ships in the Arctic as well as in any other part of Canada.

The Chairman: We have Captain Davies with us, of the Maritime Code Development and Coastguard Legislation, Department of Transport. Captain Davies.

[*Interprétation*]

autorisé ou, selon l'annexe, sur l'étendue d'eau dont il s'agit ou sur notre juridiction sur ces eaux. Je pense que c'est un amendement important et qui s'avérera tel lorsque ceci sera présenté à nouveau en Chambre. Je pense que tous sont d'accord que nous devrons prendre des mesures plus précises en ce qui concerne la pollution des eaux de l'Arctique. L'amendement que nous étudions modifie en réalité la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques en ce qui a trait au Code maritime; je pense que c'est tout à fait acceptable, et non seulement c'est tout à fait acceptable, mais ce serait d'excellente politique de prendre position vis-à-vis une chose sur laquelle nous sommes tous d'accord, que nous devrons envisager un jour ou l'autre et qui devra être incluse dans le Code. C'est pourquoi nous y travaillons. Je crois que c'est rater le coche si nous ne disons pas cela, que le ministère soit d'accord ou non.

Le président: Merci, monsieur Peters.

Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Je dois tout d'abord dire qu'on a peut-être mal compris le but de cette annexe. Ceci n'est vraiment qu'un exposé de procédure afin que les définitions existant dans les autres lois soient conformes à celles du Code maritime. Étant donné que cette annexe ne fait pas partie essentiellement de la loi, l'amendement proposé par M. Forrestall n'aurait absolument aucune force ou aucun effet. Ceci n'est que le lien entre la loi elle-même, qui est dans le Bill, et les autres lois qu'elle affecte. Si le comité proposait pareil amendement, il ne devrait pas, de toute façon, être inclus dans cette année qui n'est qu'un exposé de procédure; il devrait plutôt être inclus l'une des disposition principales du Bill lui-même. Je veux que l'on comprenne quel est le but réel de cette annexe. Cela peut être utile au Comité parce que le point soulevé par M. Forrestall pourrait être traité dans le Code maritime et, conséquemment, modifier la Loi sur les eaux Arctique. Mais ce n'est décidément pas ici l'endroit pour le faire.

Je pense qu'il serait bon de revoir brièvement le Code maritime; c'est comme vous le savez, une série de livres de loi. Ce que vous étudiez en ce moment n'est que la première étape d'une législation qui composera éventuellement cette série de livres. Par exemple, l'un des livres parlera des voyages des navires; et si la politique est de restreindre l'accès de l'Arctique de cette façon, au sens des voyages internationaux, ce livre serait l'endroit approprié pour discuter ce sujet. Mais dans cette première étape de la Loi, nous ne parlons pas de ce genre de restriction. Nous ne discutons que de dispositions générales, que de dispositions techniques et du cabotage. Et les dispositions de cette Loi concernant le cabotage affectent l'Arctique, restreignent le cabotage aux navires canadiens dans l'Arctique comme dans n'importe quelle autre partie du Canada.

Le président: Nous avons avec nous le capitaine Davies, Service de l'élaboration du Code maritime et de la législation sur la garde côtière, ministère du Transport. Capitaine Davies.

[*Text*]

Mr. Watson: Mr. Chairman, on a point of order: you ruled this entire discussion out of order; I do not know why we are continuing with it.

The Chairman: Mr. Watson, I believe it is a very important point and I think Committee members are extremely interested in it. If the witnesses, as I understand, care to make short comments it might be . . .

Mr. Watson: I will put in my two cents worth then too, on that, but we are all out of order, obviously.

• 2100

The Chairman: Capt Davies.

Capt G. J. Davies (Head, Maritime Code Development, Coastguard, Transport): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, subject to the fact that it may be out of order . . .

An hon. Member: Do not let that bother you.

Capt Davies: I think there are some points that the members of this Committee should be aware of and I think the first one is the fact that in Transport, the Minister has, some months ago, called together a committee of experts from the various departments to make a study of international trade policy. This amendment, if you look at it closely, has quite a range of effects. Amongst other things, one thing is, and this is the one point I think I would appreciate if the members could take cognizance of, the international trade aspect, and this simply goes completely beyond the purview of Bill C-61, which deals at the moment with, what we have been discussing in the last few meetings, the coastal trade policy. I really feel that we would pre-empt and perhaps prejudice the possible recommendations that would come out of this group of experts from the various departments which have been having closed sessions with industry. They have been doing quite a lot of research into this whole area and the repercussions of this particular amendment cannot be understated in this connection. Therefore I feel that for this reason alone, as an official, I would simply warn the members of the Committee to be aware of the fact that they could well be moving into an area that has yet to be fully explored, and the repercussions internationally, when you consider such things as agreements to which Canada are party to and could be in breach of, are the kinds of repercussions we could have. We have to explore them, unfortunately slowly, and it is simply on this particular basis that I wish to intervene. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much. I think we have heard as much as we should hear on this amendment to satisfy the questions of most of the members.

Shall item 1 of Schedule 1 carry?

Order, please.

Mr. Peters: There is another matter I would like to ask about.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: I read this small section and I am not really sure what the hell we are discussing it for at all because I do not imagine that it is amending the Arctic Waters Pollution Prevention Act, and it is certainly not amending this one. I understand the schedul usually is definition but if it is definition, are we talking about, and why are we and what is the purpose of the wording, "to include a craft capable of being used solely or partly for marine naviga-

[*Interpretation*]

M. Watson: Monsieur le président, un rappel au Règlement. Vous avez décidé que toute cette discussion était irrecevable; alors je ne sais pas pourquoi nous continuons à discuter.

Le président: Monsieur Watson, je pense que c'est une question très importante et que les membres du Comité y sont très intéressés. Si j'ai bien compris, les témoins désirent faire un bref commentaire . . .

M. Watson: Je vais quand même ajouter mon grain de sel: il est évident que nous violons tous le Règlement.

Le président: Capitaine Davies.

Capt G. J. Davies (responsable de l'élaboration du Code maritime, Garde côtière, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Pour ce qui est de savoir si la question est recevable ou non . . .

Une voix: Que cela ne vous empêche pas de continuer.

Capt Davies: Les membres du Comité devraient être mis au courant de certains détails, dont celui-ci: le ministre des Transports a convoqué, il y a quelques mois, un comité d'experts de divers ministères dans le but d'étudier la politique de commerce international. L'amendement à l'étude, peut avoir toute une série de conséquences. Parmi ces conséquences, et je pense que les membres du Comité le comprendront aisément, on retrouve l'aspect du commerce international, lequel dépasse de loin l'objectif du Bill C-61 qui, pour l'instant, porte sur ce dont nous avons discuté depuis quelques séances, soit la politique du commerce par cabotage. En consituant dans la même voie, nous pourrions anticiper sur les diverses recommandations que pourrait faire ce groupe d'experts des divers ministères, groupe qui travaille étroitement avec l'industrie. Le groupe a entrepris des recherches approfondies dans ce domaine, et les répercussions de cet amendement-ci ne doivent pas être sous-estimées à cet égard. C'est pour cette raison même qu'en tant que fonctionnaire de ce ministère, je préviens les membres du Comité qu'ils pourraient empiéter dans un domaine qui n'a pas encore été étudié à fond; je tiens à ce qu'ils sachent quel genre de répercussions cela pourrait produire, au niveau international si l'on pense aux accords auxquels participe le Canada et qu'il serait susceptible de violer. La question devra demeurer à l'étude, même si nous avançons très lentement, et c'est pourquoi j'ai voulu intervenir. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup. Les commentaires entendus satisfont certainement tous les députés qui avaient des questions à poser.

Le poste 1 de l'annexe I est-il adopté?

A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Peters: J'aimerais demander autre chose.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: J'ai bien lu le paragraphe en question, et je ne comprends pas à quoi rime cette discussion: je ne crois pas qu'elle puisse servir à modifier la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, ni même à amender le bill à l'étude. Je comprends très bien que les annexes consistent ordinairement en des définitions, mais s'il s'agit bien de définitions, pourquoi a-t-on ajouté ... une embarcation pouvant être utilisée exclusivement ou partiellement, pour

[*Texte*]

tion without regard to the method or the lack of propulsion." Are we talking about floating derrick islands?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. Yes. As I said earlier, the purpose of this schedule is to get the same definition into other pieces of legislation that we have in the Maritime Code, and the definition of "ship" here is the definition which appears in Section 3. Just to go back to that for a moment, that definition was drafted in the manner in which it appears here to broaden the whole concept so as to be able to deal with such oddities as drilling rigs and almost anything which could be used for navigation.

Mr. Goodale: How about a kayak?

Mr. Mahoney: No, because they are not propelled in the right manner.

The Chairman: Mr. Goodale.

• 2105

Mr. Goodale: Mr. Chairman, maybe just to help us get out of the bit of a procedural quandary that we are in at the moment, if honourable members look at the series of amendments that have been tabled on behalf of the government some time ago, it is our intention for the reasons explained by Mr. Mahoney and Captain Davies to propose that this entire item I, that appears in the first schedule B, be deleted. Procedurally, we cannot do that, I understand, in any way other than simply calling the items one by one and voting no when we deal with item I. That is our intention, as I say, on the part of the government for the reasons which Mr. Mahoney and captain Davies have already explained. Those reasons apply as well, to the amendment to this particular item in the schedule that Mr. Forrestall has proposed.

So, with that word of clarification, we might be able to go on and dispose of the matter now, simply because it is beyond our scope to deal with this particular issue in this particular way at this time.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale.

Mr. McCain: On a point of order. In that case, what you are saying is that it be tabled and not that it be declared out of order. You simply cannot deal with it at this time, but you did not rule out that we could not deal with it.

Mr. Goodale: Just to make my meaning clear, Mr. Chairman. I think it is beyond our ability to deal with it in the context of Bill C-61. We might well be able to deal with it in some subsequent statute at a later time, but not in C-61.

The Chairman: Before we continue, you know we are bogging down on this particular item. It has been declared out of order and I think we have had a sufficient amount of comment. We will close this, hopefully, with Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just two brief observations. The first one would have to be that my amendment was moved without the knowledge—although I suspect in my own mind to be perfectly frank with the Committee that there is no way that the committees can amend legislation, or other legislation by way of amendments to schedules of another piece of legislation. There is no question about that.

[*Interprétation*]

la navigation maritime, indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas.» Est-ce que nous incluons les îles flottantes formées de derricks?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Je le répète, le but de cette annexe est de transposer dans les autres lois la définition qui se trouve dans le Code maritime; donc, la définition d'un navire est celle qui se trouve à l'article 3. Pour vous donner quelques détails, j'ajouterais que cette définition a été rédigée de façon à agrandir le concept d'un navire, et de façon à y inclure des cas particuliers comme les équipements de forage, ou tout autre bâti pouvant être utilisé dans la navigation.

M. Goodale: Que faites-vous des kayaks?

M. Mahoney: Il n'y sont pas inclus, parce qu'ils ne sont pas propulsés de la façon prévue.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, si les députés voulaient bien jeter un coup d'œil à la série d'amendements déposés au nom du gouvernement il y a quelque temps, cela nous permettrait peut-être de nous sortir de ces difficultés de procédure. Nous avons l'intention, pour les raisons données par M. Mahoney et par le Capitaine Davies, de proposer la suppression de tout le poste I de l'Annexe B. Selon la procédure nous ne pouvons le faire, si je comprends bien, qu'en mettant aux voix les postes un par un et en votant contre le poste I quand son tour viendra. Telle est notre intention, au nom du gouvernement, pour les raisons, comme je l'ai dit, données déjà par M. Mahoney et le Capitaine Davies. Ces raisons s'appliquent de même à la modification relative à ce poste particulier de l'annexe proposée par M. Forrestall.

Cette précision ayant été donnée, nous pourrions disposer de cette question maintenant, simplement parce qu'il ne nous est pas possible de traiter de ce problème particulier de cette manière pour le moment.

Le président: Je vous remercie, monsieur Goodale.

M. McCain: Un rappel au Règlement. Dans ce cas, vous demandez à ce qu'il soit déposé et non pas à ce qu'on le déclare irrecevable. On ne peut l'accepter pour le moment, mais vous ne le rejetez pas définitivement.

M. Goodale: Que je me fasse bien comprendre, monsieur le président. A mon avis, nous ne pouvons pas en traiter dans le cadre du Bill C-61. Nous pourrons peut-être en traiter plus tard dans le cadre d'un autre statut, mais pas dans le cadre de celui du Bill C-61.

Le président: Avant d'aller plus avant, vous savez que c'est de ce poste en particulier que viennent toutes les difficultés. L'amendement a été déclaré irrecevable et je pense que nous avons entendu suffisamment de commentaires. Nous allons y mettre un point final, je l'espère, avec M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, deux petites observations. Premièrement, j'ai proposé mon amendement sans savoir—bien que personnellement je soupçonne, pour être parfaitement franc avec les membres du Comité, qu'il est impossible que les comités puissent modifier une mesure législative, ou d'autres législations, en amendant les annexes d'une autre mesure législative. Cela ne fait aucun doute.

[*Text*]

I appreciate very much the tolerance of the Chair and the Committee for having permitted me the opprotunity to move an amendment which, quite frankly and honestly I believed at the time I was moving it, would be ruled out of order. As to the appropriate place and time of amending it, I am not certain about that. I simply point out to the Chair that there are a number of instances, as we go through the schedule, where we attempt to amend other pieces of legislation or to change the spirit and direction of other pieces of legislation by way of the schedule within this act. In many instances, albeit technically they might be out of order, I think for purposes of what we are doing and purposes and intent of other acts that it is perfectly in line and in order. There are other sections within this schedule that fall within the same scope.

I think Mr. Munro would like to, from time to time, draw the attention of the Chair to a reservation, not necessarily an objection. We will register our basic objection when the schedule is over by asking the Chair to call a recorded vote on whether or not we accept the schedule in total. I think, because of our reservations about it, not necessarily objections to it, but our reservations about it, we would be forced to say no. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I am not very clear. It would seem to me that if we are . . .

An hon. Member: Is it not clear?

Mr. Peters: It may not be clear to others either. It just seems to be that we have this before us. I presume it was checked with the legal people that it is in order. It certainly is in order in my opinion, I disagree with Mr. Forrestall, to have an amendment to another act that is consequential certainly on definition. We do that all the time with the Income Tax Act and we do it with other acts.

Mr. Forrestall: It would have to be then declared transitional or . . .

Mr. Peters: No, we pass a consequential amendment that changes a definition that we have already changed in another act, it is changed in all the acts to which it applies. We certainly cannot leave a ship as being one thing in one act and as being something else in another act so we normally change it in this manner. It seems to me to be ludicrous if the government members on this Committee are going to vote no because the department has decided that they cannot do what they are doing. And if they do not do it, it just seems to me that if the answer is no and we remove this we do not have any definition of a ship from the Maritime Code as it applies to the fishing legislation or as it applies to the pollution legislation. A ship is going to be whatever it was 10 years ago.

• 2110

Mr. Watson: Mr. Chairman, on the same point of order. As I understand it, Mr. Chairman, the same argument applies to the government's proposed amendment here as applies to Mr. Forrestall's. The government realized after this was printed that it had made a mistake, and procedurally the simplest way to eliminate that mistake is for us to vote against it now.

[*Interpretation*]

J'apprécie infiniment la tolérance de la présidence et du Comité qui m'ont laissé la possibilité de proposer un amendement dont, en toute honnêteté et en toute franchise, j'ai toujours su qu'il serait déclaré irrecevable. Quant à savoir où et comment on peut faire ce genre d'amendement, je n'en suis pas du tout certain. Je veux simplement indiquer à la présidence qu'il y a un certain nombre de cas, dans le cadre de cette annexe, dans lesquels nous essayons de modifier d'autres mesures législatives ou de modifier l'esprit et l'orientation d'autres mesures législatives par le biais de l'annexe contenue dans cette loi. Dans de nombreux cas, bien que techniquement il puisse être irrecevable, étant donné notre but et les objectifs et le principe d'autres lois, c'est tout ce qu'il y a de plus recevable. Il y a d'autres parties dans cette annexe pour lesquelles il en va de même.

M. Munro aimerait, de temps en temps, attirer l'attention de la présidence et émettre une réserve et non pas forcément une objection. Nous manifesterons notre objection principale lorsque nous serons arrivés à la fin de l'annexe en demandant à la présidence de procéder à un vote nominal quant à l'acceptation ou à la non acceptation de l'annexe dans son ensemble. A cause de nos réserves et non pas forcément à cause de nos objections, il nous faudra voter négativement. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall.

M. Peters: Monsieur le président, je ne comprends pas très bien. Il me semble que si nous sommes . . .

Une voix: Ce n'est pas clair?

M. Peters: Ce n'est peut-être pas clair pour d'autres aussi. C'est ce que nous avons entre les mains. Je suppose que cela a été vérifié par les services juridiques et que c'est recevable. Je ne suis pas d'accord avec M. Forrestall: à mon avis il est tout à fait possible de proposer un amendement modifiant une autre loi par voie de conséquence en termes de définition. Nous faisons cela touble temps avec la Loi sur l'impôt et nous le faisons pour d'autres lois.

M. Forrestall: Il faudrait alors dire que c'est provisoire ou . . .

M. Peters: Non, nous adoptons un amendement corrélatif qui modifie une définition que nous avons déjà modifiée dans une autre loi, c'est-à-dire que cette modification est faite dans toutes les lois à laquelle elle s'applique. Il est impossible de laisser dans la loi deux définitions différentes de ce qu'est un navire et le changement se fait de cette façon. Il me semble ridicule que les députés ministériels votent contre l'amendement, simplement parce que le ministère a décidé qu'ils ne pouvaient agir ainsi. D'autre part, s'ils s'abstiennent, que le vote est négatif, et que le projet est supprimé le Code maritime ne comprendra aucune définition de ce qu'est un navire dans le cas de la Loi sur les pêches ou à la Loi sur la pollution. La définition d'un navire sera celle d'il y a dix ans.

M. Watson: Monsieur le président, j'invoque, aussi le Règlement. Si je comprends bien, on peut rétorquer la même chose à l'endroit de l'amendement du gouvernement qu'à l'endroit de celui de M. Forrestall. C'est seulement une fois l'amendement imprimé que le gouvernement s'est rendu compte de son erreur; du point de vue de la procédure, le plus simple pour supprimer l'erreur serait de rejeter le poste.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: The simplest way would have been to accept my amendment and then vote against the total deletion of the clause as amended.

The Chairman: Order, please. Is the Committee ready for the question? Shall Item 1 of Schedule 1 carry?

Item 1 negatived.

The Chairman: Now we have . . .

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am not about to defend you or the government members, but you cannot leave that direction on the order paper—otherwise, I will reintroduce my amendment. Your impression of the voice recording was that the government amendment should not carry; mine was it was a clear no.

The Chairman: Is it agreed that we ask for a show of hands?

Mr. Forrestall: I am not about to defend the government for their shortcomings but . . .

The Chairman: Those in favour of Item 1?

Item 1 negatived.

Mr. Forrestall: I am not in favour of it.

The Chairman: All right. We have Items 2 to 19.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order: as long as you are perfectly clear, we have now moved to Item 2?

The Chairman: Correct.

Mr. Forrestall: Then the Committee has rejected the motion of government to rescind Item 1, and I am quite pleased with that. Let us get on with Item 2 and I will not entertain any motions to reopen it.

The Chairman: Mr. Munro, on a point of order. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we will deal with this at the report stage, we have fumbled and bumbled along here long enough on a very, very important issue and a very, very important item, if the government members care to come here so unprepared as to reject their own amendments . . .

The Chairman: Please, order Mr. Munro, on a point of order.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): My point of order is that Item 2 is symptomatic of the other items in the schedule . . .

Mr. Collenette: Mr. Chairman, before we proceed I think we must be clear about what exactly we have just done, and . . .

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, if I understood the question you have just put to the Committee your question was: shall Item 1 of Schedule 1 carry? The result of that vote was, no, it should not. The effect of that is that Item 1 of Schedule 1 is simply deleted and will not appear when the bill is reported back to the House.

[*Interprétation*]

M. Forrestall: Le plus simple aurait été d'adopter mon amendement et puis, ultérieurement, de voter contre la suppression totale de l'article amendé.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le comité est-il prêt à passer au vote? Le poste I de l'annexe I est-il adopté?

Le poste 1 est rejeté.

Le président: Maintenant . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne suis pas là pour vous défendre ni pour défendre les membres du gouvernement: néanmoins, j'estime que vous ne pouvez en rester là, sinon je présente à nouveau mon amendement. D'après la mise aux voix, vous avez conclu que l'amendement du gouvernement n'était pas adopté; d'après moi, c'est clairement non.

Le président: Sommes-nous d'accord pour prendre le vote à main levée?

M. Forrestall: Je ne veux pas prendre la défense du gouvernement face à ses erreurs, mais . . .

Le président: Ceux qui sont en faveur du poste 1?

Le poste 1 est rejeté.

M. Forrestall: Moi, je suis contre.

Le président: Très bien. Passons maintenant à l'étude des postes 2 à 19.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement: d'après vous, la situation est-elle claire et en sommes-nous bien au poste 2?

Le président: Oui.

M. Forrestall: Ce qui signifie que le comité a rejeté la motion du gouvernement voulant que l'on abroge le poste 1; j'en suis fort aise. Passons donc maintenant au poste 2, et je promets de ne pas présenter de motion qui nous ramène au poste précédent.

Le président: Monsieur Munro, vous invoquez le Règlement? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, J'en reparlerai au moment de la présentation du rapport, mais je tiens à dire dès maintenant que nous avons tâtonné très longuement pendant les débats sur cette question et ce poste fort importants, si, néanmoins, les membres du gouvernement se présentent au comité avec si peu de préparation qu'ils décident de rejeter leurs propres amendements . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Munro, un rappel au Règlement.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): J'invoque le Règlement: le poste 2 est révélateur des autres postes de l'annexe . . .

M. Collenette: Monsieur le président, avant de continuer, il faudrait clarifier la situation . . .

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, si j'ai bien compris, vous venez tout juste de demander au comité si le poste 1 de l'annexe I était adopté. Le résultat du vote indiquait que le poste 1 ne devrait pas être adopté. Par conséquent, le poste 1 de l'annexe I est simplement supprimé et ne paraîtra pas dans le projet de loi dont on fera rapport à la Chambre.

[*Text*]

The Chairman: Correct.

Mr. Goodale: That is the effect of what we have done, and that certainly is the intention of how we voted on this side.

The Chairman: That is correct.

Mr. Forrestall: I am sorry, Mr. Chairman . . .

Mr. Goodale: We never moved a motion, we simply voted against Item 1 of Schedule 1. We were not voting on your amendment.

The Chairman: Order, please. The amendment was out of order, and we voted on the item and it was not carried. Now we will move to Item 2. I would ask the Committee if I can dispense with reading all the items from 2 to 19.

Mr. Munro, on a point of order.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): If I may, and without criticizing or taking exception to any of the content, the substance of the various items 2, 3, 4 up to 19—with some of which I agree—I consider that they are all out of order, because this is no way to amend acts. Acts should be amended with, if necessary, a clause of the main bill, not through scheduling. And Items 18, 19 20 or 21, you can amend other acts in this way, but to append it as a schedule.

• 2115

For example, in Item 3, if I may be permitted to jump one, the Canadian Citizenship Act is about to come before a committee. We are amending an act that is now being amended, has gone through second reading in the House and is in Committee. Now what is it we are amending, the existing act or the bill?

I suggest that we should not be amending acts in this way. You can put definitions in a schedule, I agree, but not definitions which are tantamount to changing definitions in previous acts.

I submit that we should stand Schedule I this evening pending a ruling on the intervention that I have made and its validity in procedural matters. I am speaking simply procedurally; I am not questioning the content of any of these itmes at all.

Mr. Watson: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, please, Mr. Watson, just for a moment. Just for the clarification of the Committee, the clause was carried, and I will just read it:

> The acts mentioned in Schedule I to this act are amended in the manner to the extent indicated in that schedule. The schedule simply indicates what is to be changed or words affected

Mr. Watson: Mr. Chairman, I think Mr. Munro has raised a valid point of order, I think, even from the government's point of view, it would be a good idea for them to take another look at this and determine whether they feel they are in order here.

[*Interpretation*]

Le président: C'est exact.

M. Goodale: Voilà donc la conséquence de la mise aux voix, et je dois dire que c'est certainement ce que notre parti voulait.

Le président: C'est exact.

M. Forrestall: Monsieur le président, je m'excuse . . .

M. Goodale: Nous n'avons pas mis aux voix une motion, mais nous avons simplement voté contre le poste 1 de l'annexe I. Ce n'était pas votre amendement qui était mis aux voix.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. L'amendement était irrecevable; nous avons plutôt mis le poste aux voix. Comme il a été rejeté, nous passons maintenant au poste 2. Le comité me dispense-t-il de la lecture des postes 2 à 19?

Monsieur Munro, pour un rappel au Règlement.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Sans vouloir critiquer le contenu ou le fond des divers postes 2 à 19—fond sur lequel je suis parfois d'accord—j'estime qu'ils sont tous irrecevables, parce qu'ils ne constituent pas une méthode acceptable pour modifier des lois. Les lois sont modifiées par l'intermédiaire d'un article figurant au projet de loi principal, mais non pas par l'intermédiaire d'une annexe. Les postes 18, 19, 20 ou 21, quel que soit le numéro, pourraient servir à modifier d'autres lois, excepté faisant partie d'une annexe jointe au projet de loi.

Je songe par exemple à l'item 3, après en avoir sauté un, la Loi sur la citoyenneté canadienne qui sera bientôt étudiée en comité. Nous modifions une loi qu'on est en train de modifier, car le bill est déjà au-delà du stade de la deuxième lecture à la Chambre et un comité en a entrepris l'étude. De quoi s'agit-il ici? S'agit-il de modifier une loi ou d'amender un bill?

A mon avis, nous ne devrions pas modifier les lois de cette façon. On peut inclure des définitions dans une annexe, soit, mais il ne faudrait pas que cela revienne à modifier des définitions contenues dans des lois déjà adoptées.

Je demande donc que nous réservions l'annexe I, ce soir, jusqu'à ce qu'on prenne une décision quant à la validité de cette annexe du point de vue de la procédure. Ici, je m'attache strictement à la procédure et je ne mets pas en cause le contenu des items énumérés.

M. Watson: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Watson, un instant. J'aimerais apporter ici un éclaircissement, car on a adopté l'article suivant:

> Les lois mentionnées à l'annexe I sont modifiées de la manière et dans la mesure indiquées à cette annexe. L'annexe détermine simplement ce qui sera modifié ou les expressions concernées.

M. Watson: Monsieur le président, je crois que M. Munro a soulevé un rappel opportun. Je crois que, même pour le gouvernement, il serait bon de réexaminer la chose afin de voir si tout est dans l'ordre.

[*Texte*]

Although it seems clear that substituting the Maritime Code for the words the "Canada Shipping Act" is not a substantive change, on the other hand there are words further down in this same paragraph here under Item 2 . . .that are subsequently acquired in the vessel. If those are amending words, this is conceivably out of order. I think we had better have this checked again from the government's own point of view.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, as I indicated earlier in a very general way, as you go through it, as Mr. Munro and Mr. Watson have indicated, there is indeed some difficulty that we find respecting this. The practice is not without precedent and not without necessity with respect to the Maritime Code. It must always be borne in mind that the Canada Shipping Act is probably the most voluminous act that exists in Canada, far outstretching the complications that arise out of schedules and regulations and so on under the Income Tax Act. It pales into insignificance alongside of this act.

We have embarked upon an adventure that most of us intellectually recognize requires the amendment to a wide variety of acts, but these are consequential amendments. This has not been indicated to us by anybody at this point and it gives rise to some confusion. The government has recognized Item 1 and by doing that in principle has recognized the narrow validity of the balance of them for the sake of the act itself.

I am prepared to recommend to my colleagues that we go through the schedule of the act and where there is something that we feel should be amended from time to time, amend it, and then on balance vote against it, simply to register with the drafters our displeasure with the method that is being followed.

Never before has it been quite so blatant. In terms of the Income Tax Act, they were always registered as—I hope my teminology is correct—consequential amendments. In some cases we move from amendments to the Canada Shipping Act into direct amendments to other acts, and where that occurs it is not spelled out sufficiently. The actual procedure we are adopting and following, I think gives rise to some doubt and some fear. Mr. Watson has expressed it; others have expressed it this evening, Mr. Chairman. Mr. Munro has raised questions about it. For purposes of moving with the Act, I think we would be prepared not to do battle with the issue now but rather to raise it at the Report Stage in the House and, by doing that, give the Minister's advisers sufficient opportunity to give the Minister adequate explanation with respect to this. I am not prepared to make the judgment tonight, nor have I been over the recent months when I have reviewed this Act. I am not prepared to accuse the drafters of an act of blatant stupidity; I am not quite prepared to do that. As a matter of fact, far from it. But I think for the sake of getting on with it, we have registered clearly our disapproval with this method of amending where the wording is not explicit with respect to what it is that we are doing, and there are one or two places where I think the various members will have some comment to make in that respect. People might want to know how it is that airplanes can sail or ships can fly. I think we should, for the sake of

[*Interprétation*]

Même s'il semble que le fait de remplacer l'expression «Code maritime» pour l'expression «Loi sur la marine marchande du Canada» ne représente pas une modification importante, il n'en demeure pas moins qu'il se trouve d'autres mots plus bas dans le même paragraphe, à l'item 2 . . . qui à expriment des droits acquis par la suite sous le régime du code en question. Si nous modifions ces termes, il se peut que cela ne soit pas recevable. Je crois qu'il faudrait que le gouvernement passe une nouvelle vérification de cette question.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je l'ai dit plus tôt de manière générale et, à mesure que nous progressions, MM. Munro et Watson l'ont indiqué. Nous faisons face ici à certaines difficultés. Le précédent existe et le besoin existe en ce qui concerne le Code maritime. N'oublions pas que la Loi sur la marine marchande du Canada est peut-être notre plus longue loi au Canada et les complications qui résultent des annexes et des règlements qui l'accompagnent dépassent de beaucoup celles qui résultent de la Loi de l'impôt sur le revenu. J'irais même jusqu'à dire que cette dernière n'est rien, comparée à cette loi que nous avons sous les yeux.

Nous sommes maintenant engagés dans une entreprise qui nous amènera, nous le reconnaissons tous, à modifier une série de lois mais personne ne nous a encore fait entrevoir quelles seraient les répercussions de ces modifications. Voilà pourquoi règne la confusion. Le gouvernement reconnaît ce qu'implique l'item 1 et, ce faisant, il reconnaît en principe que les autres items sont reliés de très loin seulement aux dispositions du projet de loi que nous avons sous les yeux.

Je recommanderais donc à mes collègues de parcourir l'annexe I du projet de loi et, au fur et à mesure, nous indiquerions les amendements nécessaires nous les adopterions alors que nous rejetterions l'ensemble des autres items, quand ce ne serait que pour indiquer aux rédacteurs que nous n'approuvons pas cette façon de procéder.

Jamais auparavant, cela n'a-t-il été plus évident. Pour ce qui est de la Loi de l'impôt sur le revenu, j'espère que j'utiliserai le terme exact, on a toujours parlé de modifications secondaires. Ici, dans certains cas, il ne s'agit plus de modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, mais de modifier carrément d'autres lois et, le cas échéant, cela n'est pas indiqué assez clairement. La procédure que nous suivons donne lieu à certains doutes et à certaines craintes. M. Watson, M. Munro et d'autres en ont exprimés ce soir. Afin d'étudier la loi le plus vite possible, je crois que nous serions prêts à ne pas discuter de cette question maintenant, mais plutôt en reparler lorsque le rapport sera présenté à la Chambre et, ainsi, donner le temps aux conseillers du ministre de lui expliquer ce problème. Je ne suis pas disposé à prendre une décision à cet égard ce soir, et je ne l'étais pas non plus au cours des derniers mois lorsque j'ai étudié la loi. Je n'ai pas du tout envie d'accuser les rédacteurs d'avoir produit d'une loi de stupidité flagrante, tout au contraire. Mais, afin de faire rapport du bill aussi vite que possible, nous avons clairement indiqué que nous désapprouvions cette façon de modifier la loi lorsque le libellé n'indique pas clairement notre intention, et je crois que les membres auront des observations à faire à cet égard pour ce qui est de certaines dispositions de la loi. Il se peut que les gens veuillent savoir comment il se fait que des avions peuvent naviguer ou des navires voler. Afin de remplir notre tâche ce soir, nous devrions nous permettre

[*Text*]

getting on with our work that is in front of us tonight, permit ourselves the opportunity to register a vote against it, and members opposite can declare their sentiments with repect to various sections, from time to time. I think the procedural doubt is shared by most of us as to whether or not this is the correct course of action.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Peters.

• 2120

Mr. Peters: Mr. Chairman, in section 5:

> The Acts mentioned in Schedule 1 of this Act are amended in the manner and to the extent indicated in that Schedule.

I would imagine that we have provided this to make changes in other acts that are consequential on some changes in the substantive legislation we are passing. If the government members insist on doing what they are doing now, which is removing the consequential act, and another act is brought in affecting any one of these—the Citizenship Act, the Bank Act—the Bank Act is coming up very shortly—we try to do again what you have already done here—you will have already made a decision on this. It seems to me that if they are only consequential, we have the authority to do that but if they are substantive, then we should not be doing it, I agree, but I think by withdrawing them in the way that you have, we are really making a decision on them. That would cause, I am sure, some procedural difficulty in opening up any of these acts for the purpose of doing what we are trying to do here. The House of Commons rules say that any legislation passed in making a decision in any direction on a particular act cannot be reversed during that same sesion of Parliament. I would think we are getting ourselves into a pretty foolish situation and I would think this is what the officials should tell us, whether or not in their opinion these are consequential amendments; and if they are consequential, I think we have passed the substantive section that would allow us to make those changes provided they are consequential. If they are not consequential, then they are substantive and they are major to the other act, but if they are only consequential from this act, then I think we can do it. However, if it is substantive, then the officials should tell us that they are substantive, that we are making changes beyond consequential acts flowing from the Code.

The Chairman: Thank you, Mr. Peters. Do you have a comment, Mr. Mahoney, on that?

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps it would be helpful if I explained the difference between the first item in that schedule and the remaining items. All these items are considered to be consequential amendments simply to bring the terminology into line with terminology and references that are made to the Maritime Code. The reason that it was felt . . .

Mr. Peters: To the Maritime Code or in the Maritime Code.

• 2125

Mr. Mahoney: In the Maritime Code. The reason that it was felt that that first item should be deleted is that, in looking carefully at the results of these amendments it was felt that to change the definition of ship which is now in the Arctic Waters Pollution Prevention Act would perhaps go a bit too far and that this amendment should just be

[*Interpretation*]

de voter contre, et certains membres d'en face pourraient exprimer leur opinion quant à divers articles de la loi. Je crois que la plupart d'entre nous se demandent si c'est la bonne façon de procéder.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Peters.

M. Peters: L'article 5 se lit comme suit:

> Les lois mentionnées à l'Annexe I sont modifiées de la manière et dans la mesure indiquées à cette annexe.

J'imagine que nous avons inclu cet article afin d'apporter à d'autres lois des modifications qui découlent des amendements apportés à la loi de fonds que nous étudions. Si les membres du gouvernement tiennent à tout prix à faire ce qu'ils font maintenant, c'est-à-dire supprimer la loi corrélative, et si à un moment donné on présente un autre bill ayant une relation avec une de ces autres lois, par exemple la Loi sur la citoyenneté, la Loi sur les banques, qui sera revue très bientôt, et que nous tentons à nouveau ce que vous avez fait ici, vous aurez déjà pris une décision à cet égard. Il me semble que si ce sont des amendements corrélatifs, nous avons le pouvoir de le faire, mais si ce sont des amendements de fond, nous ne devrions pas le faire. Mais en les supprimant comme vous l'avez fait, nous prenons en fait une décision. Cela entraînerait certainement des difficultés du point de vue de la procédure si l'on tentait de modifier une de ces lois dans le but de faire ce que nous tentons de faire ici. Le Règlement de la Chambre des communes stipule que tout décision prise à l'égard d'une loi en particulier ne peut être renversée au cours de la même session du Parlement. Je crois que nous pourrions nous trouver dans une position assez ridicule et que les fonctionnaires devraient nous dire si ces amendements sont corrélatifs ou non. S'ils le sont, je crois que nous avons adopté l'article de fond qui nous permettrait d'y apporter des changements. Si ce sont des amendements de fond, ils sont très importants dans l'autre loi, mais s'ils découlent simplement de cette loi, je crois que nous pouvons le faire. Cependant, les fonctionnaires devraient nous dire si ce sont des amendements de fond, ce qui voudrait dire que nous faisons des changements n'ayant rien à voir avec les lois découlant du Code.

Le président: Merci, monsieur Peters. Avez-vous une observation à faire à ce sujet, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Il serait peut-être utile que j'explique la différence entre le premier item de cette annexe et les autres. Tous ces articles sont considérés comme étant des amendements corrélatifs visant à concilier la terminologie et les références avec celles du Code maritime. Si l'on a cru . . .

M. Peters: Au Code maritime ou dans le Code maritime?

M. Mahoney: Dans le Code maritime. Nous estimons que le premier item doit être supprimé, car après une étude attentive de ces amendements, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'un changement de la définition du mot «navire», qui figure dans la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, irait trop loin et qu'il faut dès

[*Texte*]

dropped, with the result that the definition of "ship" in the Arctic Waters Pollution Prevention Act would remain as it now is for the time being. That is the only reason for deleting that one, because it is felt that changes will eventually be made in the Arctic Waters Pollution Prevention Act that will take that into account.

The other items that appear in the schedule are purely consequential, in the sense that they are necessary to correct references and to come into line with what is in the Maritime Code.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, because of the doubt that I think has been raised, certainly in some members' minds, my mind included, I would ask whether we could possibly stand Schedule I, possibly get a ruling by you at our next Committee hearing, whether that is Tuesday or Thursday, and move from there on to the next item of business tonight. It is 9.30 p.m. I think that would certainly help to clarify things for a good number of members on our side and, I would suspect, some members on the government side. I would suggest that we stand everything right through to Schedule III, Division A, on page 27. We could possibly start in at that point, get a ruling from you and the Clerk and whoever you would want to advise you for the next meeting and then go back to it if that would be deemed necessary. I think that might be the best way to handle it.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Watson, on a point of order.

Mr. Watson: I think you should seek the opinion of Justice on it.

Mr. Murta: Yes, right.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, probably if I had my druthers I would prefer the approach that Mr. Forrestall mentioned a few moments ago, in the sense that we could proceed to deal with these clauses and, if any members anywhere in the House felt some question should be raised, that might be accomplished when we go to Third Reading. But if it will expedite proceedings tonight, and I would hope we might make substantially more progress in our last half hour, I would certainly be prepared to agree that we stand Schedule I and Schedule II, which would take us up to page 27, and we could begin with Schedule III. I take it, though, that the vote that we have taken deleting or negativing item 1 in Schedule I stands. That vote has been taken.

The Chairman: It has been. If we stand the two schedules we could always come back with unanimous consent to reopen that item if we had to.

Mr. Goodale: Then, just for the sake of progress, can we start at page 27?

The Chairman: Is that agreeable, that we stand Schedules I and II . . .

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: And move to Schedule III?

[*Interprétation*]

lors laisser tomber cet amendement, si bien que la définition du mot navire telle qu'elle figure dans la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques reste la même pour le moment. C'est donc l'unique raison pour supprimer l'amendement, car ce problème sera réglé lorsque la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques sera éventuellement modifiée.

Les autres postes de l'annexe sont exclusivement corrélatifs, en ce sens qu'ils visent à corriger certaines références et à les concilier avec l'énoncé du Code maritime.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Étant donné le doute qui subsiste dans nos esprits, nous devrions peut-être réserver l'Annexe I jusqu'à ce que vous ayez statué sur cette question lors de notre prochaine réunion prévue, soit pour mardi soit pour jeudi, et passer maintenant au point suivant de notre ordre du jour. Il est déjà 21 h 30, et je pense que ceci aiderait à mettre les choses au point aussi bien pour les membres de notre parti que pour les députés ministériels. C'est pourquoi je propose que l'on réserve tous les articles jusqu'à l'Annexe III, Division A, à la page 27. Vous, monsieur le président, le greffier ou toute personne que vous pourriez juger bon de consulter pourrait statuer sur la question lors de notre prochaine réunion et nous pourrions revenir sur la question si c'est encore nécessaire. Je pense que ce serait la meilleure façon de procéder.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta. M. Watson invoque le Règlement.

M. Watson: Je pense que vous devriez consulter le ministère de la Justice sur ce point.

M. Murta: Oui.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Pour ma part, je préfère la suggestion avancée par M. Forrestall qui nous permettrait de poursuivre l'étude de ces articles et, si par la suite, des députés estimaient qu'une question devrait être posée à la Chambre, il serait libre de le faire lors de la troisième lecture du bill. Mais si cela permettait d'avancer plus vite, je suis tout disposé à ce que l'on réserve les annexes I et II, ce qui nous amènerait à la page 27, pour commencer l'étude de l'Annexe III. Mais je présume que nous avons déjà voté sur la suppression du poste 1 de l'Annexe I. Le vote a déjà eu lieu.

Le président: C'est exact. Si nous réservions les deux annexes, nous serions toujours libres d'y revenir si tout le monde était d'accord.

M. Goodale: Pouvons-nous donc passer à la page 27?

Le président: Vous êtes d'accord pour réserver les annexes I et II?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous commençons donc l'étude de l'Annexe III.

[*Text*]

Since there are numerous amendments to the clauses of Schedule III, I would seek agreement to consider the schedule clause by clause. Would anybody be prepared to move that the Committee proceed to consider Schedule III clause by clause?

Mr. Goodale: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: I think there is agreement on that point. I would move that if we could also have the understanding that if we are going through a whole series of clauses that are not particularly disputable or arguable, we could vote on them in one vote as opposed to taking separate votes on every individual section.

• 2130

An hon. Member: Agreed.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, . . .

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: There are so many items, I think perhaps we had better deal with it. I have observations to make about a number of the individual sections under Schedule III, Book I—General, Division A. I would much sooner we do it clause by clause, section by section. I will abide by any ruling the Chair would like to make, but it is too broad and too general . . .

The Chairman: Would it be agreeable, if there are no amendments to a list of clauses, that we just list the clause from within that scope? Is that agreeable?

Mr. Forrestall: No, Mr. Chairman, I . . .

Mr. Peters: Could you not call them simply and say carry, carry . . .

The Chairman: All right, we will call them clause by clause.

Shall Clause BI-1 of Schedule III carry?

Some hon. Members: Carried.

The Chairman: Mr. McCain, on a point of order.

Mr. McCain: No, it is on the clause . . .

The Chairman: All right. Mr. McCain.

Mr. McCain: . . . rather than have it carried, if you would.

The question that arises here I want it for clarification, and not necessarily to quarrel with the clause. Is a landed immigrant considered an eligible crew member in the case of this Code, either in this section or in sections which are to come?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. McCain, it is not dealt with anywhere here, but under the Canada Shipping Act a landed immigrant is so considered and presumably, unless there is some change in policy would continue to be so considered in future books of the Code.

[*Interpretation*]

Étant donné qu'il y a de nombreux amendements aux articles de l'Annexe III, je propose que l'on étudie l'annexe article par article. Quelqu'un veut-il bien proposer que nous étudions l'Annexe III article par article?

M. Goodale: Monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Goodale.

M. Goodale: Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point. Je proposerais en outre que pour les articles non controversés, nous votions en bloc plutôt que de voter séparément pour chaque article.

Une voix: D'accord.

M. Forrestall: Monsieur le président, . . .

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Cette annexe comprend tant de points différents que nous ferions mieux de les étudier. J'ai des observations à faire à propos d'un certain nombre d'articles contenus dans l'Annexe III, livre I—Dispositions générales, Section A. Je préférerais que nous procédions article par article, section par section. Je me conformerai à toute décision du président, mais il s'agit d'un sujet trop vaste, trop général . . .

Le président: S'il n'y a pas d'amendement pour toute une série d'articles, êtes-vous d'accord pour que nous les adoptions en groupe? Vous êtes d'accord?

M. Forrestall: Non, monsieur le président, je . . .

M. Peters: Ne pouvez-vous simplement les citer et dire: adopté, adopté . . .

Le président: Très bien, nous allons procéder article par article.

L'article BI-1 de l'Annexe III est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Monsieur McCain, vous en appelez au Règlement.

M. McCain: Non, c'est à propos de l'article . . .

Le président: Très bien. Monsieur McCain.

M. McCain: . . . si, toutefois, vous voulez bien considérer qu'il n'est pas adopté.

Je n'ai rien contre cet article, mais je voudrais un éclaircissement. Est-ce qu'un immigrant reçu est considéré comme un membre d'équipage admissible dans le cadre de ce code, soit dans cet article soit dans les articles suivants?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur McCain, on n'en parle pas dans ce projet de loi, mais en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, un immigrant reçu est considéré ainsi et, à moins de changements de politiques, continuera à l'être dans les livres suivants du Code.

[*Texte*]

Mr. McCain: Well, do we not need an element of assurance because we have done quite a bit of amending? It would seem to me that we have not described the eligible worker under this Code or under any clause of this bill to date. And since we are going to apply the Code, so-called, I would think it should be clarified beyond question of doubt.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. As I think I have explained before, what is happening here, what is intended to happen, is that the Maritime Code provisions will gradually replace provisions of the Canada Shipping Act as each stage of legislation is prepared and presented to Parliament. Until such time as we deal with the subject of ship's personnel in the Maritime Code, the Canada Shipping Act continues to apply. So the particular point that the hon. member raises is not in this bill and therefore, it is not really before the Committee at this stage. But at the stage of legislation where ship's personnel is dealt with, then of course it would be described.

Mr. McCain: But this will make no change in a landed immigrant's eligibility to become a member of a Canadian ship? Could he become a member of a Canadian crew?

Mr. Mahoney: Yes.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: I would just like to ask if there is a definition somewhere? You have in here:

> applies to all ships within the internal waters, the territorial sea and the fishing zones of Canada . . .

The fishing zones are fairly well-defined. What about the territorial sea and the internal waters?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, those areas are defined by the Territorial Sea and Fishing Zones Act. They are well-defined areas.

Mr. Peters: Mileages and headland to headland?

Mr. Mahoney: Well, they are defined by different methods but are reasonably well-defined.

Mr. Peters: All right.

Clause BI-1 agreed to.

The Chairman: Shall Clause BI-2 of Schedule III carry?

Some hon. Members: Carried.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Yes. Mr. Chairman, I would like to propose a rather technical amendment providing exemptions for certain Canadian ships which I think will be obvious to hon. members.

I move that Clause BI-2 of Bill C-61 be amended by striking out lines 6 to 8 inclusive on page 27, and substituting the following:

[*Interprétation*]

M. McCain: Ne conviendrait-il pas de le préciser puisque nous avons largement modifier cette loi? Il me semble que ni dans ce code ni dans les autres articles de ce bill nous n'avons donné la définition d'un travailleur admissible. Puisque nous allons appliquer ce présumé code, je pense que tout doute devrait être écarté.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Comme je crois l'avoir déjà dit, les dispositions du Code maritime remplaceront progressivement les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada au fur et à mesure que des projets de loi seront préparés et déposés devant le Parlement. Tant que nous n'aurons pas abordé la question de l'équipage des navires dans ce code maritime, les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada continuent à s'appliquer. Par conséquent, la question soulevée par l'honorable député n'est pas traitée dans ce bill si bien que ce comité n'en est pas saisi pour l'instant. Mais lorsque l'on préparera une législation sur l'équipage des navires, évidemment, cette définition apparaîtra.

M. McCain: Cela n'empêchera donc nullement un immigrant reçu de s'engager sur un navire canadien? Pourrait-il faire partie d'un équipage canadien?

M. Mahoney: Oui.

M. McCain: Merci.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Je voudrais savoir s'il existe une définition? Je lis ici:

> s'applique à tous les navires se trouvant dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale et dans les zones de pêche du Canada . . .

Les zones de pêche sont suffisamment définies. Qu'en est-il de la mer territoriale et des eaux intérieures?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, ces régions sont définies dans la Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche. Ces zones sont très bien définies.

M. Peters: Y compris le millage et la distance de péninsule à péninsule?

M. Mahoney: Ces zones sont définies selon diverses méthodes mais avec une exactitude raisonnable.

M. Peters: Très bien.

L'article BI-1 est adopté.

Le président: L'article BI-2 de l'Annexe III est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Oui, monsieur le président. Je voudrais proposer un amendement assez technique qui prévoit des exemptions pour certains navires canadiens; ces exemptions se justifient d'elles-mêmes.

Je propose que l'article BI-2 du Bill C-61 soit modifié en remplaçant les lignes 7 à 10 inclusivement, page 27 par ce qui suit:

[*Text*]

• 2135

BI-2. (1) Except where otherwise provided and notwithstanding Section B1-1 this code does not apply to warships in the service of Canada, and

(2) The Governor in Council may, by regulation, exept ships in the service of Canada other than those referred to in subsection 1, ships in the service of a province, or

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I apologize to the Committee. I am in the process of rewriting that simply because I detest the word "war" and I would like to convert it to "military" because there are military ships that are not specifically warships and I would like to exempt the Commander, Maritime Command, having some regard for his total competence with respect to the direction of ships within his command, and a subamendment will read, if I might move it, if it is in order:

Except where otherwise provided and notwithstanding Section BI-1, this code does not apply to military ships in the service of Canada.

The effect of the amendment would be to substitute "war" for "military".

An hon. Member: Military for war.

An hon. Member: How about "naval"?

Mr. Forrestall: No, they are not.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. The words, ships of war, were chosen very reluctantly for the same reasons that Mr. Forrestall mentions, but after considerable debate, because the armed forces do operate other ships, sometimes even ships on charter which it is felt should come within the terms of this legislation, particularly at later stages where we would be dealing with such matters as pollution control and this sort of thing, it was necessary and the Department of National Defence was in agreement that the exemption should be restricted really to armed ships, that is ships of war. That is the reason why that phrase was used instead of, for example, ships operated by the armed forces.

The Chairman: For the Committee members, we do have a responsible of DND that might be able to add some clarification to this question. Would you care to come up, sir?

Can you state your name and title, please, sir?

Commander R. A. Evans (Policy Planning Division, National Defence Headquarters): We have considered this amendment quite carefully. We realize that we have two types of ships. We have warships per se, the fighting variety. We have naval auxiliaries, a nonfighting harbour-going type of vessel. We would not want to cover the latter type of vessel to the inconvenience of all other type vessels which are not military or warship in kind. In other words, we are asking for the smallest possible umbrella to cover the activities or ships that we are most sensitive about. We do not want to cover the nonmilitary activities of a naval auxiliary because there is no particular reason for excluding that from the Maritime Code. There is a reason for excluding a military fighting *warship* and those are the

[*Interpretation*]

BI-2. (1) Sauf disposition contraire et , par dérogation à l'article BI-1, ce code ne s'applique pas aux navires de guerre au service du Canada.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, exempter des navires autres que ceux visés au paragraphe (1), ou toute catégorie de navires au service du Canada ou d'une province des dispositions de présent code que précisent les règlements.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je présente mes excuses au Comité. Je suis en train de modifier cela car je déteste le mot «guerre», et j'aimerais le remplacer par le mot «militaire»; en effet, il existe des navires militaires qui ne sont pas vraiment des navires de guerre et je voudrais ménager le chef des opérations maritimes dont la compétence, en matière de navires, ne fait pas le moindre doute; je vous lis ce sous-amendement que je propose, si toutefois il est recevable:

Sauf disposition contraire et par dérogation à l'article BI-1, ce code ne s'applique pas aux navires militaires au service du Canada.

En fait, nous remplacerions le terme «de guerre» par le terme «militaire».

Une voix: Militaire pour de guerre.

Une voix: Et pourquoi pas «naval»?

M. Forrestall: Pas du tout.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Le terme «navire de guerre» a été choisi avec beaucoup de réserves pour les raisons que M. Forrestall a mentionnées, mais après de longues discussions, nous avons décidé de le garder car les Forces armées s'occupent d'autres navires, parfois même de navires nolisés qui doivent relever de ce projet de loi; ce sera important également lorsque plus tard nous aborderons des questions de contrôle de la pollution, par exemple. Il a été nécessaire de conserver ce terme et le ministère de la Défense nationale était d'accord pour nous faire porter l'exemption que sur les navires armés, c'est-à-dire les navires de guerre. C'est la raison pour laquelle on a préféré cette expression à une autre, par exemple, navires sous contrôle des Forces armées.

Le président: Nous avons parmi nous un représentant du MDN; il pourrait peut-être nous donner des explications supplémentaires. Voulez-vous vous approcher?

Auriez-vous l'obligeance de nous donner vos noms et titres?

Le commandant R. A. Evans (Division de la planification de la politique, État-major de la défense): Nous avons étudié cet amendement avec beaucoup de soin. Nous savons que nous avons deux types de navires; les navires de guerre proprement dit, les navires de combat. Nous avons également une marine auxiliaire, des embarcations portuaires qui ne sont pas des navires de combat. Nous ne voudrions pas faire porter cette exemption sur tous les autres types de navires qui ne sont pas des navires de guerre, ni même des navires militaires. Autrement dit, nous demandons une exemption pour le nombre le plus restreint possible de navires, ceux qui nous intéressent le plus. Nous ne voulons pas que soient couvertes également les activités non militaires des navires auxilliaires puis-

[*Texte*]

only ones that we feel it is necessary to encompass in this exemption.

The Chairman: Thank you, sir. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that is all very well and good but obviously the commander—and my faith in the Chief of the Defence Staff and the Commander, Maritime Command, and the Commander, Mobile Command or anybody else in the Canadian military who has from time to time requirements of the use of a vessel is not sufficient to ensure that the laws of Canada otherwise are met. I continue as I have for many, many years to object to such terms as "antisubmarine warfare" when in fact we could not do anything about it. I object to it and I do not like it embodied in the code. I do not like the term "war" embodied in the code and there is not a person around this table that is more strongly in support of the Canadian military than I am. I just happen, more than does the Commander, to feel that there is a sufficient area of control and determination—in terms of capacity of ships that we might use for military purposes—on the part of the Commander Maritime Command, the various commanders who might find use for shipping, the Chief of the Defence Staff and the Minister of National Defence to ensure in the acquisition of ships that they do, in fact, meet the requirements of the new Maritime Code. I just object to the term "war".

The Chairman: Mr. Peters.

• 2140

Mr. Peters: I did not really get whether or not we removed:

> any class or classes of ships in the service of Canada . . .

Mr. Forrestall: We do; for instance, ferries.

Mr. Peters: If we do, that certainly includes warships, but if we are removing it because we want to limit it, what is the justification on the part of the honourable member for leaving in:

> or of a province from such provisions . . .

You left it wide open; any provincially owned vessels, fine, but . . .

Mr. Forrestall: What about the Canadian National ships?

Mr. Peters: It just seems rather odd that you would leave the provincial ones in. In other words, the B.C. ferry can do whatever it likes, but:

> in the service of Canada, ships in the service of a province, . . .

these are exempt from the order. We are now writing in "warships" in lieu of:

> any class or classes of ships in the service of Canada.

[*Interprétation*]

qu'il n'existe aucune raison particulière pour exempter ces navires-là du Code maritime. Nous avons de bonnes raisons pour exclure les navires de guerre de combat, mais c'est la seule exception nécessaire.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, tout cela est très joli, mais il se trouve que je n'ai pas suffisamment confiance en le commandant, le chef d' Etat-major de la défense, celui des opérations maritimes, celui des unités mobiles ni en aucun des militaires canadiens qui, de temps en temps, sont appelés à se servir d'un navire pour me contenter de cette assurance que les lois canadiennes seront respectées. Et je m'opposerai toujours à des expressions comme «guerre anti-sous-marine» puisque, de toute façon, nous ne pourrions rien faire. Je m'y oppose et je n'aime pas voir ces expressions dans la Code. Je n'aime pas le terme «guerre» et, pourtant, personne ici ne soutient plus fermement l'armée canadienne que moi. Encore plus que le commandant, j'estime que, du point de vue du tonnage des navires que nous pourrions utiliser à des fins militaires, le commandant du commandement maritime, les autre commandants le cas échéant, le chef de l'État-major de la défense et le ministre de la Défense nationale, ont assez de contrôle et peuvent effectivement veiller à ce que les bateaux qu'ils acquièrent répondent aux exigences du nouveau Code maritime. Je m'oppose donc au mot «guerre»

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Je n'ai pas très bien compris si nous avions retranché:

> Toute classe ou classes de navires au service du Canada . . .

M. Forrestall: Oui; dans le cas des traversiers, par exemple.

M. Peters: Dans ce cas, cela tient compte des navires de guerre, mais si nous supprimions ces mots parce que nous voulons limiter la portée de la disposition, pourquoi alors l'honorable député laisse-t-il les mots suivants:

> Ou d'une province de telles dispositions . . .

Tout est possible à partir de là, tout navire que posséderait une province, d'accord mais . . .

M. Forrestall: Et que faites-vous des navires du CN?

M. Peters: Il me semble un peu singulier de laisser de côté les navires provinciaux. En d'autres termes, les traversiers de la Colombie-Britannique peuvent faire ce qu'ils veulent mais:

> Les navires au service du Canada et les navires au service d'une province . . .

échappent à la règle. Et voilà que nous incluons les «navires de guerre» pour remplacer:

> Toute classe ou classes de navires au service du Canada

[*Text*]

It seems to me that . . .

Mr. Forrestall: It is a better clause the way it stands.

Mr. Peters: It seems to me it is better the way it is, that you could exempt any of these but I would not think you necessarily had to. I have a kind of feeling that we are playing games, that we are not really . . .

An hon. Member: Nobody is playing any games.

Mr. Peters: I do not see why the British Columbia ferry should be permitted to do whatever it likes, and the only ones "in the service of Canada" are now going to be warships.

The Chairman: Mr. Peters, I believe Captain Davies has a comment on that item. Captain Davies.

Capt Davies: Thank you, Mr. Chairman. Sir, if we look at Clause BI-2, of Book 1 before it is amended we see that:

> The Governor in Council may, by regulation, exempt ships in the service of Canada,

That means that, by regulation, we can exempt warships whether they be military ships or warships or whatever. But leaving aside the semantic argument of warship, it means that the Department of National Defence, and all that it entails, has to rely upon, presumably, recommendations made by my Minister to the Governor in Council to exempt warships from complying with the provisions of this Code in situations that would be, perhaps, ludicrous given the circumstances.

The whole point of the amendment is to remove the real front-line ship, as it were, that is engaged in some kind of emergency from that kind of control and give it the exemption, and leave for the Governor in Council, including the B.C. ferry, including ships in the service of a province and so on, to continue to regulate as Clause BI-2, of Book 1 would do right now. We are not changing this other than to extract from it the warships, in fact, as Commander Evans has just notified me now, quite correctly, all we are doing is bringing this back in line with what are, in fact, provisions right now in the Canada Shipping Act. So that is merely maintaining the status quo.

The Chairman: Thank you. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Just to answer Mr. Peters' point, and to add to what Captain Davies has just said, the only point of the amendment is to make explicit in the legislation the exemption for—and with deference to Mr. Forrestall, pardon the expression—warships in the legislation, to make that exemption explicit. We do not change then the other impact of the section except to insert the words: "other than those referred to in subsection (1)". Otherwise the Section as it is now in the statute remains unchanged. So it is just to make that exemption explicit and for the very good reasons that Captain Davies and the Commander have just pointed out.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Peters.

[*Interpretation*]

J'estime que . . .

M. Forrestall: Le texte se tient mieux sous cette forme-là.

M. Peters: Au contraire, car vous pourriez exclure tout navire appartenant à ces catégories quoique je ne crois pas que cela soit nécessaire. J'ai la vague impression que nous jouons ici avec les mots et que vraiment nous . . .

Une voix: Personne ne joue avec les mots.

M. Peters: Je ne vois pas pourquoi les traversiers de la Colombie-Britannique pourraient faire à leur guise alors que ceux qui sont «au service du Canada» se verraient transformer en navires de guerre.

Le président: Monsieur Peters, je crois que le capitaine Davies a des remarques à faire là-dessus. Capitaine Davies.

Capt Davies: Merci, monsieur le président. Prenez l'article BI-2, du Livre I tel qu'il existait avant d'être amendé:

> Le gouverneur en Conseil peut, par règlement, exempter des navires ou toute catégorie de navire au service du Canada

Cela signifie que, par règlement, on peut exempter les navires de guerre, qu'il s'agisse de navires militaires ou de navires de guerre, peu importe. Laissons de côté l'aspect sémantique de l'expression «navires de guerre», et nous verrons que le ministère de la Défense nationale, ou sens le plus large de l'expression, doit s'en remettre aux recommandations que le ministre fait au gouverneur en Conseil pour que des navires de guerre soient exemptés des dispositions de ce code, situation peut-être absurde dans des circonstances données.

L'amendement vise à exclure les bateaux qui sont au front, qui sont dans des situations d'urgence, afin qu'ils n'aient pas à se soumettre à ce genre de contrôle; le gouverneur en Conseil continuerait de réglementer, en vertu de l'article BI-2 du Livre I, tel qu'il existe présentement, les traversiers de la Colombie-Britannique et autres navires au service d'une province, etc. Il ne s'agit pas de changer quoi que ce soit sauf d'exclure les navires de guerre et, en fait, comme vient de me le faire remarquer le commandant Evans, nous ne faisons que rétablir la cohérence avec les dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande du Canada. Il ne s'agit en fait que de maintenir le statu quo.

Le président: Merci Monsieur Goodale.

M. Goodale: Pour répondre à l'observation de M. Peters, et pour poursuivre sur ce qu'a dit le capitaine Davies, il ne s'agit, par cette modification, que de préciser dans la loi l'exemption dont jouissent les navires de guerre—et M. Forrestall me pardonnera l'usage de l'expression. Il ne s'agit que de rendre cette exemption plus explicite. Nous ne modifions donc pas autrement la portée de l'article, sauf en y ajoutant les mots: «autres que ceux visés au paragraphe (1)». A part cela, l'article actuel de la Loi reste inchangé. Il s'agit donc seulement d'expliciter cette exemption pour les très bonnes raisons que le capitaine Davies et que le commandant viennent de nous fournir.

Le président: Merci, monsieur Goodale. M. Peters a la parole.

[*Texte*]

• 2145

Mr. Peters: I am sure that when the regulations are drawn, all they would have to do is say that.

Mr. Goodale: You cannot do that by regulation.

Mr. Peters: Yes, you can do that. You can do that with any class of ship.

Mr. Goodale: No.

Mr. Peters: That is what the Clause says. I read fairly good English. That is what it says. You can exempt anything you want. If it is in the class or classes of ships in the service of Canada or a province, you can exempt them from the Code by Governor in Council regulation. I am suggesting that you could put in one regulation that would exempt them. That is all. I am not opposed to it. It just seems to me we that are doing the department's work here.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if the Commander could indicate to us what he understands to be the definition of a warship because certainly in the definition section you have not touched on this at all.

The Chairman: Commande Evans.

Cdr Evans: It would of course be covered in the regulations, but my understanding of a warship is based on the nature of the activity it is carrying out at the time or what it is doing and what it is fitted for doing.

A warship has guns. It has a military mission. It is normally involved in a military mission, enforcing sovereignty, in fighting wars, and so on. It is distinguishable from a naval auxiliary by the fact that the naval auxiliary is not normally equipped with guns. It is not normally doing a military activity, enforcing or otherwise. And it is to distinguish between these two and to maintain what has existed for many years in Canada, the exemption of the military ship, the warship from, if you like, regulations that might be changed from time to time, frivolously or otherwise, that we hope to have this exemption continued. We have had it for many years. All other countries that I can think of have it. We feel that this is the way we could keep it going without, as I say, embracing too wide a scope of vessel.

The Commander of Maritime Command does not want all the tugboats that run from your constituency across the harbour to be exempted from the Maritime Code, but he does want his destroyers and his operational support ships protected from that. This is what this amendment is trying to do.

The Chairman: Mr. Munro. We have been bypassing him and I would appreciate it your recognizing him.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Just to try to put straight a comment that was made by my colleague, Mr. Peters, about it being possible to define the ships in the service of Canada under the regulations. I approve of this amendment in that it does at least provide some statutory exemption rather than regulatory exemption. There are enough regulations in this darn government now. Let us

[*Interprétation*]

M. Peters: Je suis persuadé qu'il aurait suffi de le préciser lors de la rédaction des règlements.

M. Goodale: Cela ne saurait se faire aux moyens de règlements.

M. Peters: Mais si, mais si. On peut préciser cela pour toute catégorie de bateaux.

M. Goodale: Non.

M. Peters: C'est pourtant ce que dit cet article. Je lis assez couramment l'anglais. C'est cela qu'il dit. On peut faire toutes les exemptions que l'on veut. S'il s'agit de la catégorie ou des catégories de navires au service du Canada ou d'une province, on peut les exempter du Code par règlement du gouverneur en conseil. Je maintiens donc qu'il serait possible de rédiger un règlement qui les exempterait. C'est tout. Je ne m'y oppose pas. J'ai seulement l'impression que c'est le travail du Ministère que nous sommes en train de faire ici.

Le président: M. Forrestall a la parole.

M. Forrestall: Je voudrais, monsieur le président, que le commandant nous précise comment il comprend le terme «navire de guerre», car je suis certain qu'on n'en parle pas dans l'article consacré aux définitions.

Le président: La parole est au commandant Evans.

Cdr Evans: Cela serait naturellement précisé dans les règlements, mais moi, je considère qu'un navire de guerre est défini selon la nature de ses activités à un moment donné, ce que fait le navire et ce pourquoi il est conçu.

Un navire de guerre porte des canons. Il a une million militaire. Il s'occupe ordinairement de missions militaires, de faire respecter la souveraineté nationale, de participer aux combats en temps de guerre, et ainsi de suite. Il se distingue du navire auxiliaire de la marine par le fait que ce dernier ne porte ordinairement pas de canons. Le navire auxiliaire ne s'occupe ordinairement pas d'activités militaires, de patrouilles ou autres fonctions de ce genre. Et c'est précisément pour maintenir cette distinction qui existe depuis longtemps au Canada, c'est exemption du navire militaire, du navire de guerre, si vous voulez, au cas où l'on modifierait de temps en temps les règlements, dans un esprit frivole ou autre, que nous voudrions voir conserver cette exemption. Nous en bénéficions depuis bien des années. Je ne connais pas de pays où cette exemption n'existe pas. A notre avis, c'est là le moyen de la conserver sans, comme je le disais, qu'elle s'applique à une trop grande catégorie de navires.

Le commandant du commandement maritime ne tient pas à ce que tous les remorqueurs qui sillonnent le port, à côté de votre circonscription, soient exemptés du Code maritime, mais il voudrait par contre que ses destroyers et que ses navires de soutien soient exemptés du Code. Voilà le but qui est visé dans cet amendement.

Le président: M. Munro a la parole. Nous l'avons oublié jusqu'ici, et je serais content qu'il ait la parole.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je voudrais simplement justifier une remarque faite par mon collègue, M. Peters, qui disait qu'il serait possible de définir dans les règlements les navires au service du Canada. Quant à moi, j'approuve le présent amendement précisément parce qu'il prévoit une exemption autorisée par la loi plutôt que par les règlements. Ce malheureux gouvernement a déjà assez

[*Text*]

have one statutory exemption, whether it be a warship or an armed ship tasked for military purposes.

I suggest, however, that there might be cause to put in an amendment in the definition of what a warship is because it was suggested that it might go into regulations. Now we are back in regulations. Captain Davies suggests he already has a definition of a warship.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: May I just comment on why we did not put in a definition of warship? When Commander Evans referred to regulations he meant their own regulations, National Defence regulations. We would leave it up to the Department of National Defence themselves to say what is a warship, because if we try to define it we may be right back where we started again.

Amendment agreed to.

Item BI-2 of Schedule III as amended agreed to.

• 2150

Item BI-3 of Schedule III agreed to.

On Item BI-4—Ships on passage.

Mr. Forrestall: Mr. chairman, a question.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder whether I might ask our various witnesses, particularly our senior witness, whether or not he could comment on why we have not referred to the economic zone. This occurs in a number of instances and I happen to raise it here because my notes are made with respect to it on this particular case. Is there an explanation that perhaps might be useful in terms of the record with respect to this question, that we use the fishing zone and not our declared position with respect to the economic zone?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. The reason that there is no reference to an economic zone is simply that at the moment there is no such thing. As Mr. Forrestall knows, there are international discussions going on now that presumably may lead to legislation at some time in the future that will define certain economic zones, and this legislation is designed in such a way that they can be readily fitted in. But since there is really no such area now, we felt that had we included one we would have been taking unilateral action in an international matter.

The Chairman: Thank you. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, apropos of what Mr. Mahoney has just said, I would like to propose another rather technical amendment on this, at least a parallel point, and move that Part BI-4(2) of Bill C-61 be amended by striking out line 9 on page 28 and substituting the following:

[*Interpretation*]

de règlements. Faisons donc une exemption par voie législative, qu'il s'agisse d'un navire de guerre ou d'un navire armé, équipé pour des fonctions militaires.

Je vous rappelle, cependant, qu'il y aurait peut-être lieu d'apporter un amendement en vue de définir ce qu'est un navire de guerre, car on disait que cela ferait peut-être l'objet d'un règlement. Nous voilà donc rejetés sur les règlements. Le capitaine Davies prétend avoir déjà une bonne définition d'un navire de guerre.

Le président: M. Mahoney a la parole.

M. Mahoney: Me permettez-vous d'expliquer pourquoi nous n'avons pas inséré dans le texte une définition de «navire de guerre»? Lorsque le commandant Evans parlait des règlements, il voulait dire ceux du ministère de la Défense nationale. Nous laisserions le soin au ministère de la Défense nationale de définir lui-même ce qu'il entend par un navire de guerre; autrement, nous reviendrions à notre point de départ.

L'amendement est accepté.

L'item BI-2 de l'Annexe III est accepté tel que modifié.

L'item BI-3 de l'Annexe III est accepté.

Sur l'item BI-4—*passage de navires.*

Mr. Forrestall: Une question, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais demander aux divers témoins, plus particulièrement au haut fonctionnaire, s'il peut nous dire pourquoi l'on ne parle pas de la zone économique. Cela est arrivé à plusieurs occasions et j'en parle ici parce que mes notes réfèrent à ce cas précis. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi nous parlons de zones de pêche et non de zones économiques?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. La raison pour laquelle l'on ne parle pas de zones économiques, c'est que présentement cela n'existe tout simplement pas. M. Forrestall n'est pas sans savoir qu'il y a à l'heure actuelle des discussions internationales d'où découlera probablement une loi qui définira certaines zones économiques; et cette loi sera élaborée de telle sorte qu'elle sera appliquable immédiatement. Mais puisque de telles zones n'existent pas présentement, nous avons pensé que le fait de l'inclure aurait été de prendre une action unilatérale sur une question internationale.

Le président: Merci. Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, j'aurais un amendment à proposer en ce qui a trait aux propos de M. Mahoney. Je propose que le paragraphe BI-4(2) du Bill C-61 soit modifié en remplaçant les lignes 8 et 9, page 28, par ce qui suit:

[*Texte*]

territorial sea of Canada

which amendment deletes the reference to fishing zones.

This, Mr. Chairman, is simply doing precisely what Mr. Mahoney was mentioning here, that is, refraining from defining or referring to these zones before perhaps we are ready to do that.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Goodale's explanation is quite correct. If we were to include the fishing zones in this one case—we do refer to fishing zones in many other cases, as you know—we might prevent ourselves from taking advantage of the enlarged economic zone, which would cover fishing rights as well. This is why we felt that, because of the state of the international discussions that are going on, we should remove the words "fishing zones" for the time being, since we do protect the environment in the fishing zones, in any even, further down.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Just a minute. Okay, you go ahead.

Mr. McCain: No, after you. You may say the same thing I say only better.

The Chairman: Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Am I to understand, then, that the second-last line would be:

where such ships are on passage through the territorial sea of Canada

full stop?

Mr. Goodale: No, it is stem BI-4(2), Mr. Munro.

An hon. Member: Line 9.

An hon. Member: Page 28.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): All right.

A foreign ship is on passage through the territorial sea of Canada and . . .

Mr. Goodale: Right.

Mr. McCain: Why do you not do it in Item BI-4(1) as well?

The Chairman: Captain Davies.

• 2155

Capt Davies: Thank you, Mr. Chairman. If you look at Section 4 of Book I, it merely talks about an application. When you look at subsection (2) we are talking about a foreign ship being on passage through a territorial sea and offences being committed.

Right now, sir, the Law of the Sea is still what it was in 1958, which is that innocent passage only applies to ships going through territorial seas. Our fishing zones go beyond the territorial seas. In fact, sir, our fishing zones are in dispute in some areas and we would much prefer not to get into that area because of the great state of flux in the last two years. Even next month there will be meetings in New York on the Law of the Sea. This whole question of innocent passage, as I am sure everybody is aware, Mr. Chairman, is extremely controversial. The very last thing we would wish to do now is prejudice not only Canada's position but other countries that adopt a similar position.

[*Interprétation*]

mer territoriale du Canada

Ce qui élimine le renvoi aux zones de pêche.

Et c'est précisément ce que mentionnait M. Mahoney, c'est-à-dire de ne pas définir ou faire allusion à ces zones avant que nous soyons prêts à le faire.

Le président: M. Mahoney.

M. Mahoney: Merci monsieur le président.

L'explication de M. Goodale est tout à fait juste. Si nous mentionnions les zones de pêche dans ce cas-ci—nous les mentionnons dans plusieurs autres cas, comme vous le savez,—nous nous mettrions peut-être en position de ne pas pouvoir bénéficier des zones économiques agrandies, qui comprendraient les droits de pêche. Étant donné l'état actuel des discussions internationales, nous avons pensé qu'il serait bon d'enlever les mots «zones de pêche» pour l'instant puisque nous protégeons l'environnement dans les zones de pêche de toute façon.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Un instant. Très bien continuez.

M. McCain: Après vous. Vous direz peut-être ce que je veux dire, mais beaucoup mieux.

Le président: Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Si j'ai bien compris, les deux dernières lignes se liraient comme suit:

Lorsque ceux-ci passent dans la mer territoriale du Canada.

Rien de plus.

M. Goodale: Non, c'est l'article BI-4(2) monsieur Munro.

Une voix: Ligne 9.

Une voix: Page 28.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Très bien.

Un navire étranger passe dans la mer territoriale du Canada et . . .

M. Goodale: C'est cela.

M. McCain: Pourquoi ne faites-vous pas la même chose à l'article BI-4(1)?

Le président: Capitaine Davies.

Capt Davies: Merci, monsieur le président. L'article 4 du Livre I traite simplement de l'application du Code. Le paragraphe (2) porte d'ailleurs sur les navires étrangers qui passent dans la mer territoriale et des infractions commises.

A l'heure actuelle, le Droit de la mer est le même qu'en 1958, c'est-à-dire que le passage sans infraction s'applique simplement aux navires passant dans les mers territoriales. Or, nos zones de pêche s'étendent plus loin que les mers territoriales. En fait, nos zones de pêche font l'objet de controverse dans certaines régions, et je préférais que nous n'entrions pas dans ce débat étant donné la fluctuation de la situation maritime depuis deux ans. On est censé même se réunir, le mois prochain, à New York, pour discuter encore du Droit de la mer. Toute la question des passages sans infraction porte certainement à controverse, comme vous le savez tous. La dernière chose que nous voudrions, ce serait de porter préjudice à la position qu'adopte le Canada et également aux autres pays qui adoptent la même attitude.

[*Text*]

So for that reason we would prefer to stick with what is currently recognized as an uncontroversial position on the Law of the Sea in the Code and, as Mr. Mahoney has explained very well indeed, just recently there are other legislative stages where, as a result of New York and Geneva which will follow, we may well come up with something different. But this entirely depends on what the outcome will be this summer.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Captain. Mr. McCain.

Mr. McCain: I would have to say that this bill has so many potential conflicts with past, present, and future positions which Canada might have taken or will take that it is extremely difficult for anybody really to relate to this bill as one would like.

For instance, BI-4 is one special situation, but when you get to BI-4(2) why should that not be an entirely different section altogether? I think it would clarify the bill a great deal more.

The fishing zones of Canada, I agree, are not specified in distance from shore, etc. But why not leave that phrase there because if those zones are extended—at the moment they should not be offensive to any international body—they will be in place and properly so at some future time? Then you are going to have to come back and amend this act again.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I might comment on that, the purpose of subclause (2) is to extend criminal law on board a ship to zones. The most that will happen as a result of the Law of the Sea Conference is to declare certain economic zones. It has been pretty well agreed internationally that the normal international law as it relates to criminal law on board ship will not apply in those extended economic zones outside the territorial limit. That is why, if we continue to use those words, we would then be extending our criminal law far beyond what will be internationally agreed.

This clause has been set up to take into account the international law as it now is, and when economic zones come about then we will undoubtedly need some additional provisions but we should not deal with them at this time.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Mahoney, you are saying that under international law as it now stands we should not have this reference to fishing zones in there. Is that what you are saying?

• 2200

Mr. Mahoney: Not to fishing zones that may extend beyond the territorial sea, because we are deaing there solely with criminal law.

Mr. Watson: By putting it there now we are actually doing something we cannot do under international law as it stands at the moment.

[*Interpretation*]

C'est pourquoi je préférerais que l'on s'en tienne à la définition reconnue par le Droit de la mer et le Code maritime, position qui ne porte pas à controverse, puisque, comme l'a expliqué M. Mahoney, les dernières étapes législatives qui ont résulté des rencontres de Genève et résulteront de celles de New York, pourront très bien apporter des éléments nouveaux. Tout cela dépend des résultats de cet été.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, capitaine Davies. Monsieur McCain.

M. McCain: Le bill présente un si grand nombre de conflits possibles avec les positions qu'a pu adopter le Canada, qu'il adopte ou qu'il pourra adopter, qu'il est extrêmement difficile pour quiconque de bien le saisir.

Ainsi, l'article BI-4 présente une situation particulière, différente de celle qu'on retrouve au paragraphe BI-4(2): pourquoi ne pas les séparer en deux articles différents? Ce serait plus simple à comprendre.

Je sais que l'on ne précise pas, au Canada, à quelle distance de la côte se terminent les zones de pêche. Mais pourquoi ne pas garder la phrase telle qu'elle est rédigée: ainsi, si les zones de pêche sont étendues—sans vouloir imposer notre point de vue à quelque organisme international que ce soit—les conditions seront clairement établies pour l'avenir? Sans cela, il sera nécessaire de modifier de nouveau la loi.

M. Mahoney: Monsieur le président, permettez-moi d'expliquer: le but du paragraphe (2) est de prévoir l'application du droit criminel à bord d'un navire qui traverse une zone. La plus grande décision qui pourrait résulter de la conférence du Droit de la mer serait la déclaration de certaines zones économiques. On s'est bien entendu, au niveau international, pour décider que le droit international ordinaire, par rapport au droit criminel à bord d'un navire, ne s'appliquera pas dans les zones économiques élargies qui se trouvent en-dehors de la limite territoriale. C'est pourquoi, si nous continuions comme nous le faisons, nous serions en train de prolonger la portée de notre droit criminel au-delà des conventions internationales.

L'article à l'étude a été rédigé pour tenir compte du droit international tel qu'il est maintenant défini; lorsque les zones économiques seront définies, il sera nécessaire d'ajouter des dispositions supplémentaires. J'estime que ce n'est pas le moment d'en discuter tout de suite.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur Mahoney, si je vous comprends bien, le droit international tel qu'il est maintenant défini ne nous permet pas cette référence à nos zones de pêche? Vous ai-je bien compris?

M. Mahoney: Pas aux zones de pêches qui peuvent s'étendre au-delà de la mer territoriale, car il s'agit là uniquement de droit criminel.

M. Watson: Nous faisons donc quelque chose que le droit international ne nous permet pas à l'heure actuelle?

[*Texte*]

Mr. Mahoney: That is right.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Excuse me; I am certainly not clear as to how you have eliminated your problem when you leave the fishing zones in in the second group.

Mr. Goodale: Leave them in in 1 and take them out in 2.

Mr. McCain: All right, thank you very much.

Mr. Goodale: It is the application of law.

The Chairman: Shall Clause BI of Schedule III carry as amended?

Clause BI of Schedule III as amended agreed to.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would move that we adjourn to the call of the Chair.

The Chairman: Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

M. Mahoney: C'est exact.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Je m'excuse, mais je ne comprends pas très bien comment vous éliminez votre problème en laissant les zones de pêche dans le deuxième groupe.

M. Goodale: On les laisse dans le premier et on les retire du deuxième.

M. McCain: Très bien, je vous remercie infiniment.

M. Goodale: C'est l'application de la loi.

Le président: L'article BI de l'Annexe III est-il adopté tel qu'amendé?

L'article BI de l'Annexe III est adopté tel qu'amendé.

M. Murta: Monsieur le président, je propose l'ajournement jusqu'à convocation de la présidence.

Le président: Êtes-vous tous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "J"

February 17, 1976

Captain G. J. Davies,
Coast Guard Marine
Legislation Branch,
Transport Canada Building,
Place de Ville,
OTTAWA, Ontario.
K1A 0N5

Dear Gareth:

Further to our telephone conversation, I am providing several items of information pertaining to the questions raised by Mr. Munro at the Standing Committee meeting on Transportation last night, for you to make use of as you see fit.

Firstly, the Commission is comprehensively documented with regard to all Canadian ships, their capacities and capabilities. In addition the Commission is regularly in touch with the owners or agents of these ships for the purposes of establishing their availability in the event of a licence application. For their part, the majority of Canadian ship operators and the major users of ships are familiar with the licensing procedure and the protection currently provided to Canadian flag (and Commonwealth flag) ships under the present legislation. They are broadly aware of the thrust of the new legislation and the increased protection it will provide to Canadian flag ships.

With regard to Section 10 of the Coasting Trade provisions, it should be emphasised that no considerations of public interest apply in this section which is only designed to allow Commonwealth flag vessels who have been regularly engaged in the Coasting Trade since September 24, 1972 to continue to do so until April 26, 1980. If they qualify, they are granted a permit. If not, then they must apply for a license under Section 11.

Preliminary studies by the Commission suggest that only seven ships are likely to qualify under Section 10. They are:—

	NAME	TYPE	D.W.T.	OPERATOR
1.	Golden Falcon	Tkr.	26,638	Golden Eagle Canada
2.	H 1060	O.B.O.	32,143	Irving Oil Co.
3.	H 1070	O.B.O.	30,360	Irving Oil Co.
4.	Irvingwood	Tkr.	3,369	Irving Oil Co.
5.	Irvingglen	Tkr.	19,936	Irving Oil Co.
6.	Irvingstream	Tkr.	23,555	Irving Oil Co.
7.	Newfoundland Coast	Dry Cargo	1,400	Can. National

It should be noted that practically the total tonnage is in liquid or combination carriers, and all have their activities concentrated on the East Coast. The impact of Section 10 on the West Coast will be minimal.

With regard to Section 11, considerable concern was expressed that Canadian ships would lose out to foreign flag ships because they may be non-competitive due to higher operating costs. It should be emphasised that no license will be granted if a suitable Canadian vessel can be made available. Suitability with regard to rates will not

APPENDICE «J»

Le 17 février 1976

Capitaine G. J. Davies
Garde côtière du Canada
Direction de la législation maritime
Immeuble Transports Canada
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur,

Suite à notre conversation téléphonique, je vous fais parvenir certains renseignements concernant les questions soulevées par M. Munro à propos du transport, lors de la réunion d'hier soir du Comité permanent; vous ferez de ces renseignements l'usage que vous jugerez bon.

Premièrement, la Commission possède des informations précises sur tous les navires canadiens, sur leur tonnage et leurs performances. De plus, la Commission entre régulièrement en contact avec les propriétaires ou agents de ces navires pour déterminer s'ils sont disponibles si une demande de licence est soumise. Pour leur part, la plupart de affréteurs de navires canadiens de même que leurs principaux usagers connaissent les clauses des licences et la protection que la loi actuelle accorde aux navires immatriculés sous pavillon canadien (et du Commonwealth). Ils connaissent en général la portée de la nouvelle loi de même que la protection additionnelle qu'elle assurera aux navires immatriculé sous pavillon canadien.

En ce qui concerne l'article 10 des dispositions relatives au cabotage au Canada, il faut souligner qu'il n'est pas question de l'intérêt public dans cet article qui ne vise qu'à permettre aux navires immatriculés sous pavillon du Commonwealth qui font régulièrement du cabotage depuis le 24 septembre 1972 de continuer à le faire jusqu'au 26 avril 1980. S'ils répondent aux exigences, on leur accorde une licence. Sinon, ils doivent soumettre une demande de licence conformément à l'article 11.

Selon des études préliminaires effectuées par la Commission, sept navires seulement répondent aux exigences de l'article 10. Voici la liste de ces navires:

	NOM	TYPE	PEL	AFFRÉTEUR
1.	Golden Falcon	Pétrolier	26,638	Golden Eagle Canada
2.	H 1060	O.B.O.	32,143	Irving Oil Co.
3.	H 1070	O.B.O.	30,360	Irving Oil Co.
4.	Irvingwood	Pétrolier	3,369	Irving Oil Co.
5.	Irvingglen	Pétrolier	19,936	Irving Oil Co.
6.	Irvingstream	Pétrolier	23,555	Irving Oil Co.
7.	Newfoundland Coast	Cargaison sèche	1,400	Can. National

Il faut prendre note que le tonnage total représente, en pratique, des transporteurs de cargaisons liquides ou combinées et que les activités de ces derniers sont concentrées sur la côte Est. L'article 10 aura donc peu de conséquences pour la côte Ouest.

En ce qui concerne l'article 11, on s'est dit très préoccupé par le fait que des navires immatriculés à l'étranger pourraient être préférés aux navires canadiens à cause de frais d'exploitation élevés qui rendraient ces derniers moins concurrentiels. Il faut souligner que des licences ne seront pas délivrées si des vaisseaux canadiens adéquats sont

hinge on a comparison with foreign flag rates but whether they are realistic and competitive in the Canadian context. It should also be appreciated that the fee structure is intended to remove in a large part the cost advantages of the foreign flag operator. Again it should be emphasised that 80% of all waiver applications originate from the East Coast, 15% on the Intercoastal Route, and 5% on the West Coast.

The encouragement to a Canadian operator lies in the fact that he can plan to acquire a modern and efficient ship for service in the Canadian Coasting Trade in the clear knowledge that his ship cannot be underbid by a low cost foreign operator (unless, of course, he quotes rates that are clearly designed to take advantage of a monopoly situation).

It may be of interest to note that there are in fact 103 Canadian flag vessels with ocean going capabilities, of which 57 are over 1,000 registered tons, not 3 as was suggested by Mr. Peters. In response to the question as to what Canadian operator might participate in the intercoastal route, Upper Lakes Shipping is extremely interested in becoming involved on this movement.

While statistics may indicate that in general more waivers are granted than refused, this should not be interpreted as suggesting that the C.T.C. is failing to provide the protection intended by the legislation. Rather, it is because those applying for the waiver are familiar with the system and have already reviewed the Canadian market in the knowledge that they must make use of a Canadian flag ship if one is available. Thus applications are normally made in situations where the applicant has already himself established the non-availability of suitable Canadian tonnage.

I hope this information will be of assistance to you.

Yours truly,

J. R. F. Hodgson,
Chief,
Coastal Shipping Division,
Water Transport Committee.

disponibles. L'admissibilité des taux ne dépendra pas d'une comparaison avec les taux de navires étrangers, mais de leur réalisme et de leur aspect concurrenciel *dans le contexte canadien*. Il faut également tenir compte du fait que les barèmes sont destinés à pallier dans une large mesure les avantages en matière de coûts des affréteurs étrangers. Il faut se rappeler que 80% des demandes d'exemption proviennent de la côte Est, 15% des voies navigables entre la côte Est et la côte Ouest et 5% de la côte Ouest.

L'affréteur canadien et encouragé en ce qu'il peut prévoir l'acquisition d'un navire efficace et moderne pour faire du cabotage sur les côtes du Canada en sachant clairement que son navire ne peut pas subir la concurrence déloyale des affréteurs étrangers (à moins bien sûr, qu'il ne soumette des taux qui visent clairement à tirer parti d'une situation monopolistique).

Il peut être intéressant de noter qu'il y a en fait 103 navires immatriculés sous pavillon canadien, et qui pourraient être utilisés en haute mer, dont 57 sont d'une capacité de plus de 1,000 tonnes selon les registres, et non pas 3 comme le supposait M. Peters. En réponse à la question cherchant à savoir quel affréteur canadien voudrait utiliser les voies navigables entre les côtes, *Upper Lake Shipping* serait extrêmement intéressée à cette activité.

Même si les statistiques indiquent qu'en général, plus d'exemptions sont accordées que refusées, cela ne veut pas dire que la Commission canadienne des transports ne fournit pas la protection prévue par la loi. Cela s'explique plutôt par le fait que ceux qui demandent des exemptions sont au courant du système et ont déjà examiné le marché canadien en sachant qu'ils doivent utiliser un navire immatriculé sous pavillon canadien s'il y en a de disponible. Par conséquent, les demandes sont ordinairement présentées lorsque le requérant a déjà établi lui-même qu'aucun navire canadien ayant le tonnage nécessaire n'est disponible.

J'espère que ces renseignements vous seront utiles et vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le chef
Division du cabotage
Comité des transports par eau
J. R. F. Hodgson

-732

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 37

Tuesday, February 24, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 37

Le mardi 24 février 1976

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-61, Maritime Code Act

CONCERNANT:

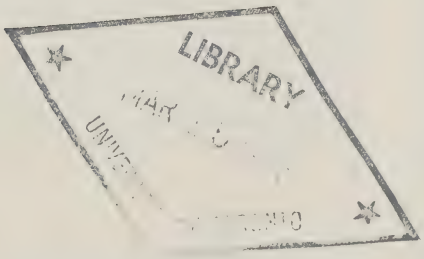
Bill C-61, Loi sur le Code maritime

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la
trentième législature, 1974-1975-1976

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Cadieu
Condon
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail
Huntington
Loiselle
(*Chambly*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lumley
McCain
McRae
Mazankowski
Munro
(*Esquimalt-Saanich*)
Murta
Peters—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, February 19, 1976:

Mr. Lumley replaced Mr. Condon
Mr. Watson replaced Mr. Pearsall

On Tuesday, February 24, 1976:

Mr. Condon replaced Mr. Watson
Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. McIsaac

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le jeudi 19 février 1976:

M. Lumley remplace M. Condon
M. Watson remplace M. Pearsall

Le mardi 24 février 1976:

M. Condon remplace M. Watson
M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. McIsaac

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 24, 1976
(38)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:23 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Lumley, McCain, McIsaac, McRae, Munro (*Esquimalt-Saanich*) and Peters.

Other Member present: Mr. Condon.

Witness: Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-61, An Act to provide a maritime code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact consequential or related provisions (*Maritime Code Act*).

By unanimous consent the Committee resumed consideration of Schedule I.

Mr. Mahoney made a statement.

By consent the Chairman made a statement:

STATEMENT BY THE CHAIRMAN

THE CHAIRMAN: On Tuesday, February 17, 1976, the Chair made a decision on the proposed amendment of Mr. Forrestall to Item 1 of Schedule I.

Mr. Forrestall moved,—That Schedule I be amended by inserting immediately after Item 1, on page 19, the following new item:

> 1.1 The following section is added immediately after section 13:
>
> 13.1 In any case where there is exploration for development or exploitation of the natural resources of a Canadian Arctic area on any land adjacent to the arctic waters, no ship shall be used in the arctic waters in such exploration, development or exploitation or in the transportation of any such natural resources unless it is a Canadian registered ship: except that the Governor in Council may, by order subject to affirmative resolution of Parliament, exempt from application of this section, a ship that is not a Canadian registered ship.

At that time, the Chair ruled the proposed amendment out of order because it was going beyond the scope of this Bill and attempted to amend the original Act. An amendment cannot go behind the Bill to the original Act, as only this specific Bill is before the Committee. I made reference to Beauchesne's 4th Edition, Citation 406(*a*).

As honourable Members know, the decision of the Chair is not debatable. However, due to the extreme interest shown by many Members, I allowed considerable comment. After the comments, it was the consensus of Members present that the Chair provide further clarification.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 24 FÉVRIER 1976
(38)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 23 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Lumley, McCain, McIsaac, McRae, Munro (*Esquimalt-Saanich*) et Peters.

Autre député présent: M. Condon.

Témoin: M. J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint (administration), ministère de la Justice.

Le Comité reprend l'étude du bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes (*Loi sur le Code maritime*).

Du consentement unanime, le Comité poursuit l'étude de l'annexe I.

M. Mahoney fait une déclaration.

Du consentement du Comité, le président fait une déclaration:

DÉCLARATION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Le mardi 17 février 1976, le président a rendu une décision sur l'amendement proposé par M. Forrestall à l'item 1 de l'annexe I.

M. Forrestall a proposé,—Que l'annexe I soit modifiée par l'insertion, immédiatement après l'item 1, à la page 19, de l'item suivant:

> 1.1 L'article suivant est ajouté immédiatement après l'article 13.
>
> 13.1 Dans tous les cas où il y a exploration aux fins de développement ou d'exploitation des ressources naturelles d'une région de l'Arctique canadien ou de tout territoire adjacent aux eaux de l'Arctique, aucun navire doit être utilisé dans les eaux arctiques aux fins de cette exploration, de ce développement ou de cette exploitation ou dans le transport de ces ressources naturelles à moins qu'il s'agisse d'un navire immatriculé au Canada: sauf que le Gouverneur en conseil peut, par décret, sous réserve d'une résolution affirmative du Parlement, soustraire à la mise en application de cet article, un navire qui n'est pas un navire immatriculé au Canada.

Le président avait déclaré que l'amendement proposé était irrecevable parce qu'il dépassait la portée du bill et cherchait à modifier la loi initiale. On ne peut utiliser un amendement à un bill pour modifier une loi initiale étant donné que seul ce bill fait l'objet d'étude par le Comité. Je m'étais reporté à ce propos au commentaire 406 *a*) de la 4e édition de Beauchesne.

Comme les honorables députés le savent, la décision du président n'est pas sujette à débat. Toutefois, à cause du grand intérêt manifesté par bon nombre de députés, j'ai accepté qu'on fasse de nombreux commentaires, après quoi les députés présents sont tous convenus que le président fournisse d'autres explications.

I would refer Members to a ruling of Mr. Speaker Lamoureux of June 19, 1970. At that time, Mr. Speaker ruled out of order certain motions in amendment to Bill C-212, saying in part that

> It is well know to the honourable Members(s) ... that we cannot at this stage, in committee or at any time, introduce an amendment which goes beyond the terms of the Bill itself when it is an amending Bill and attempt to amend the original statute.

Mr. Speaker cited to the House the authority of the citation in May's 17th Edition at page 549 and Citation 406 of Beauchesne's 4th Edition. He then stated:

> Both citations essentially propose that we must limit amendments to the Bill that is before the House and that we cannot go behind the Bill in an attempt to amend the statute which is being amended. In this way, the honourable Member is really proposing substantive legislation. He is proposing his own Bill, in a way ...

I must with respect declare that it was for these reasons the motion was unacceptable.

The Committee resumed consideration of Schedule I.

After debate, it was agreed,—That Schedule I be allowed to stand.

The Committee resumed consideration of Schedule III.

Clause BI-5 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BI-6 be amended by adding immediately after line 12, on page 29, the following subclause:

> "(2.1) Notwithstanding subsection (1), a provision of this Code does not apply to a Canadian ship that is within the waters of a foreign state where compliance with such provision would require a person to contravene a law of that foreign state that, by its express terms, applies both to the ships of that state and to all other ships within the waters of that state."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause BI-6, as amended, it was carried.

Clauses BI-7 and BI-8 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BI-9 be amended by striking out lines 3 to 14, inclusive, on page 30, and substituting the following:

> "BI-9. (1) Where any proceedings are taken under this Code or any other Act of Parliament, against a foreign registered ship, or against the master or owner of a foreign registered ship as such master or owner, notice in writing of such proceedings shall forthwith be given to the consular officer for the state in which the ship is registered or otherwise documented at or nearest to the port where the ship is for the time being, and such notice shall specify the grounds on which the proceedings have been taken.

Je prie les députés de se reporter à une décision de l'Orateur Lamoureux rendue le 19 juin 1970. A ce moment-là, M. l'Orateur avait déclaré irrecevables certaines propositions d'amendement au bill C-212, déclarant notamment que

> Les honorables députés savent fort bien que nous ne pouvons pas à cette étape-ci en comité ou à n'importe quel autre moment présenter un amendement qui dépasse la portée du projet de loi lui-même lorsqu'il s'agit d'un bill modificateur, et chercher à modifier la loi initiale.

Monsieur l'Orateur a signalé à la Chambre le commentaire de la 17e édition de May à la page 549 et le commentaire 406 de la 4e édition de Beauchesne. Il déclara alors:

> Ces deux commentaires stipulent en somme que nous devons restreindre les amendements au bill dont la Chambre est saisie et que nous ne devons pas aller plus loin en tentant de modifier la loi modifiée. De cette façon, le député propose en réalité une mesure de fond. Il présente ainsi son propre bill ...

Je dois respectueusement déclarer que c'est pour ces raisons que la motion était irrecevable.

Le Comité poursuit l'étude de l'annexe I.

Après débat, il est convenu,—Que l'annexe I soit réservée.

Le Comité poursuit l'étude de l'annexe III.

L'article BI-5 est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article BI-6 soit modifié par l'insertion, immédiatement après la ligne 13, page 29, de ce qui suit:

> «(2.1) Par dérogation au paragraphe (1), une disposition du présent Code ne s'applique pas à un navire canadien se trouvant dans les eaux d'un État étranger lorsque, pour s'y conformer, une personne est obligée d'enfreindre une loi de cet État étranger qui s'applique tant à ses navires qu'à ceux se trouvant dans ses eaux.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article BI-6 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles BI-7 et BI-8 sont adoptés.

M. Goodale propose,—Que l'article BI-9 soit modifié en remplaçant les lignes 3 à 15 inclusivement, à la page 30, par ce qui suit:

> «BI-9. (1) Lorsque des procédures sont intentées, en vertu du présent Code ou de toute autre loi du Parlement, contre un navire immatriculé à l'étranger ou contre le capitaine ou le propriétaire d'un tel navire en cette qualité de capitaine ou de propriétaire, un avis écrit de ces procédures doit être immédiatement donné au fonctionnaire consulaire représentant l'État dans lequel le navire est immatriculé ou autrement inscrit, au port où se trouve alors le navire, et cet avis doit préciser les motifs pour lesquels elles ont été intentées.

(2) Subsection (1) does not apply where, before notice is given in accordance with that subsection, security has been given in respect of the proceedings taken under this Code or any other Act of Parliament and the ship to which those proceedings relate has been released from detention or arrest."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause BI-9, as amended, it was carried.

Clauses BI-10 to BI-13 were carried.

By unanimous consent Clause BI-14 was allowed to stand.

At 12:32 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(39)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:44 o'clock p.m., the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, McRae, Munro (*Esquimalt-Saanich*) and Murta.

Other Member present: Mr. McIsaac.

Witness: Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice.

By consent the Chairman made a statement:

STATEMENT BY THE CHAIRMAN

THE CHAIRMAN: At this morning's meeting, the Chair made a statement with respect to Mr. Forrestall's amendment to Item 1 of Schedule I. In that statement I referred Members to a ruling of Mr. Speaker Lamoureux of June 19, 1970.

With respect to subsequent comments made on Schedule I on the amending procedure, I would refer Members to May's 18th Edition. On page 507, it is stated that "Amendments may be made in every part of the Bill, whether in the Clauses or the schedules." May's 18th, pages 508 to 509 further states, respecting inadmissible amendments, that

(2) An amendment cannot be admitted, if it is governed by or dependent upon amendments which have already been negatived.

(3) An amendment must not be inconsistent with, or contrary to, the Bill as so far agreed to by the Committee (i), nor must it be inconsistent with a decision of the committee upon a former amendment (k).

The Chair hopes that this clarifies the concerns expressed at this morning's meeting.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas où, avant que l'avis prévu à ce paragraphe ne soit donné, une garantie a été donnée au sujet des procédures prises en vertu du présent Code ou de toute autre loi du Parlement et le navire visé par ces procédures a été libéré.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article BI-9 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles BI-10 à BI-13 sont adoptés.

Du consentement unanime, l'article BI-14 est réservé.

A 12 h 32, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(39)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 15 h 44 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, McRae, Munro (*Esquimalt-Saanich*) et Murta.

Autre député présent: M. McIsaac.

Témoin: M. J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint (administration), ministère de la Justice.

Du consentement du Comité le président fait une déclaration.

DÉCLARATION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Au cours de la réunion de ce matin, le président a fait une déclaration au sujet d'un amendement proposé par M. Forrestall à l'item 1 de l'annexe I. Dans cette déclaration, j'avais renvoyé les membres du Comité à une décision de M. l'Orateur Lamoureux, du 19 juin 1970.

A propos des observations subséquentes concernant l'annexe I et portant sur la procédure d'amendement, je prie les membres de se reporter à la 18e édition de May, à la page 507, où l'on dit que des «amendements peuvent être apportés à toutes les parties du bill, qu'il s'agisse d'articles ou d'annexes.» Aux pages 508 et 509 de la 18e édition de May, on peut lire en outre, à propos des amendements irrecevables, que

(2) Un amendement ne peut pas être accepté s'il découle ou dépend d'amendements qui ont déjà été refusés.

(3) Un amendement ne doit pas être incompatible ou en contradiction avec le bill tel qu'il a été accepté jusqu'ici par le Comité (i), ni être incompatible avec une décision du Comité sur un amendement précédent (k).

Le président espère que cette explication dissipera les inquiétudes manifestées à la réunion de ce matin.

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Schedule I and Schedule II.

On Schedule I

Items 2 to 19 carried.

Schedule I as amended carried.

On Schedule II

On motion of Mr. Goodale, *Agreed*,—That the Committee proceed to consider Schedule II Item by Item.

Items 1 to 9 carried.

Mr. Goodale moved,—That Schedule II be amended by striking out the reference in Item 10 thereof to subsection 284(1) and substituting therefore a reference to subsection 284(3).

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to on division.

And the question being put on Item 10, as amended, it was carried on division.

Items 11 to 13 carried.

And the question being put on Schedule II as amended, it was carried on division.

The Committee resumed consideration of Schedule III.

Clauses BI-14 to BI-19 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BI-20 be amended by adding, immediately after line 27, on page 37, the following subclause:

"(1.1) No person who knows or who ought reasonably to know that a ship has been arrested as provided in subsection (1) shall give clearance in respect of that ship unless he has reasonable grounds to believe that the ship has been released from arrest."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved,—That Clause BI-20 be amended by striking out line 32 on page 37, and substituting the following:

"and use of the ship; and"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause BI-20, as amended, it was carried.

Clauses BI-21 to BI-24 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BI-25 be amended by striking out lines 7 to 9, inclusive, on page 43 and substituting the following:

"served;"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved,—That Clause BI-25 be amended by striking out line 26 on page 43, in the English version only and substituting the following:

Du consentement unanime, le Comité poursuit l'étude des annexes I et II.

Annexe I

Les items 2 à 19 sont adoptés.

L'annexe I, modifiée, est adoptée.

Annexe II

Sur motion de M. Goodale, *Il est convenu*,—Que le Comité étudie l'annexe II item par item.

Les items 1 à 9 sont adoptés.

M. Goodale propose,—Que l'annexe II soit modifiée en remplaçant, page 25, le renvoi de l'item 10 au paragraphe 284(1) par le renvoi au paragraphe 284(3).

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté sur division.

L'item 10 modifié, mis aux voix, est adopté sur division.

Les items 11 à 13 sont adoptés.

L'annexe II modifiée, mise aux voix, est adoptée sur division.

Le Comité poursuit l'étude de l'annexe III.

Les articles BI-14 à BI-19 sont adoptés.

M. Goodale propose,—Que l'article BI-20 soit modifié en insérant, immédiatement après la ligne 28, page 37, le paragraphe suivant:

«(1.1) Quiconque sait ou doit raisonnablement savoir qu'un navire a été saisi conformément au paragraphe (1) ne doit lui donner congé à moins d'avoir des motifs raisonnables de croire qu'il a été libéré.»

Après débat, l'amendement modifié, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article BI-20 soit modifié en remplaçant la ligne 32, page 37, par ce qui suit:

«sion et l'usage d'un»

Après débat, l'amendement modifié, mis aux voix est adopté.

L'article BI-20 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles BI-21 à BI-24 sont adoptés.

M. Goodale propose,—Que l'article BI-25 soit modifié en remplaçant les lignes 9 à 11, page 43, par ce qui suit:

«document doit être signifié»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article BI-25 soit modifié en remplaçant les lignes 8 et 9, page 43, par ce qui suit:

"be found by fixing a copy thereof to a"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause BI-25, as amended, it was carried.

Clauses BI-26 to BI-39 carried.

Clauses BII-1 to BII-8 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BII-9 be amended by striking out lines 28 to 31 inclusive, on page 53 and substituting the following:

"its name, draught marks, official number and home port in accordance with regulations made under section BII-10."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Goodale moved,—That Clause BII-9 be amended by striking out lines 38 and 39, on page 53, and substituting the following:

"in accordance with regulations made under section BII-10."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause BII-9, as amended, it was carried.

Clauses BII-10 to BII-23 carried.

Mr. Forrestall moved,—That Clause BII-24 be amended by striking out line 41 on page 59 and lines 1 to 4, inclusive, on page 60 and substituting the following:

"Shall be established either in Halifax or Vancouver and a deputy registrar shall conduct an office in that city of the two said cities where the central office is not established.

(2) The Minister shall provide a suitable place for".

And debate arising thereon;

By unanimous consent Clause BII-24 was allowed to stand.

Clauses BII-25 and BII-26 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BII-27 be amended by striking out lines 19 to 38 on page 60, and substituting the following:

"BII-27. (1) A document that is required or authorized to be filed with the Registrar may be filed by producing the original document and an exact copy thereof at the registry or at the office of a deputy registrar at any port or place in Canada.

(2) Documents and copies filed in a manner provided by subsection (1) shall be marked with an identifying stamp indicating the date and time of receipt thereof in the registry or in the office of a deputy registrar and, subject to section BII-32, shall be recorded by the Registrar in the order of their receipt as so indicated.

«du document qui doit lui être signifié ou, si on ne»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article BI-25 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles BI-26 à BI-39 sont adoptés.

Les articles BII-1 à BII-8 sont adoptés.

M. Goodale propose,—Que l'article BII-9 soit modifié en remplaçant, page 53, les lignes 32 à 35 par ce qui suit:

«ble ses nom, échelle de tirant d'eau, numéro officiel et nom de port d'attache, conformément aux règlements établis en vertu du paragraphe BII-10.»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose,—Que l'article BII-9 soit modifié en remplaçant, page 53, les lignes 43 et 44 par ce qui suit:

«règlements établis en vertu de l'article BII-10.»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

L'article BII-9 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles BII-10 à BII-23 sont adoptés.

M. Forrestall propose,—Qu'on modifie l'article BII-24 en remplaçant les lignes 39 à 42, page 59, et 1 à 6, page 60, par ce qui suit:

«Il est créé, à Halifax ou Vancouver, un bureau central où sont déposés les documents relatifs aux navires dont sont propriétaires des personnes remplissant les conditions requises pour être propriétaires de navires canadiens et un conservateur adjoint doit diriger un bureau dans celle des deux dites villes où n'est pas créé le bureau central.

(2) Le Ministre doit fournir au conservateur,»

Le débat s'engage, puis

Du consentement unanime, l'article BII-24 est réservé.

Les articles BII-25 et BII-26 sont adoptés.

M. Goodale propose,—Que l'article BII-27 soit modifié en remplaçant, page 60, les lignes 22 à 46, par ce qui suit:

«BII-27. (1) Un document dont le dépôt auprès du conservateur est exigé ou autorisé peut être déposé en remettant l'original et un double au bureau d'enregistrement ou au bureau d'un préposé en chef des douanes dans un port ou lieu quelconque au Canada.

(2) Les documents déposés conformément au paragraphe (1) doivent être marqués d'un timbre d'identification indiquant la date et l'heure de leur réception au bureau d'enregistrement ou au bureau du proposé en chef des douanes et, sous réserve de l'article BII-32, le conservateur doit les enregistrer dans l'ordre de leur réception ainsi indiqué.

(3) An original document filed in a manner provided by subsection (1) shall, forthwith after it is marked as required by subsection (2), be returned to the person by whom it was produced for filing."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to on division.

And the question being put on Clause BII-27, as amended, it was ageed to on division.

By unanimous consent, Mr. Goodale moved,—That Bill C-61 be amended by adding immediately after Clause BII-27, on page 60, the following new Clause BII-28:

"BII-28. Where a document is filed with the Registrar by producing the original document and an exact copy thereof at the office of a deputy registrar, the deputy registrar shall forthwith

(*a*) advise the Registrar of the time and date of filing of the document and provide him with a summary of its contents: and

(*b*) transmit to the registry the exact copy of the document marked as required by subsection BII-27 (2)."

and that the previous Clause BII-28 be renumbered as Clause BII-29.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Old Clause BII-29 was negatived.

The Committee resumed consideration of the amendment of Mr. Forrestall,—That Clause BII-24 be amended by striking out line 41 on page 59 and lines 1 to 4, inclusive, on page 60, and substituting the following:

"Shall be established either in Halifax of Vancouver and a deputy registrar shall conduct an office in that city of the two said cities where the central office is not established.

(2) The Minister shall provide a suitable place for".

By unanimous consent, Mr. Forrestall withdrew the amendment.

Mr. Murta moved,—That Clause BII-24 be amended by striking out line 41 on page 59 and lines 1 and 2, on page 60, and substituting the following:

"shall be established by the Department of Transport."

And debate arising thereon;

By unanimous consent, Mr. Murta withdrew the amendment.

Mr. Goodale moved,—That Clause BII-24 be amended by striking out line 41 on page 59 and lines 1 and 2, on page 60, and substituting the following:

"shall be established at a place designated in Canada by the Minister."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

(3) Un original déposé en vertu du paragraphe (1) doit, immédiatement après avoir été marqué conformément au paragraphe (2), être retourné à la personne qui l'a remis pour dépôt.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté sur division.

L'article BII-27 modifié, mis aux voix, est adopté sur division.

Du consentement unanime, M. Goodale propose:—Que le Bill C-61 soit modifié en insérant immédiatement après l'article BII-27, page 60, le nouvel article BII-28 suivant:

«BII-28. Lorsqu'un document est déposé auprès du conservateur par la remise de son original et de son double au bureau du proposé en chef des douanes, ce dernier doit immédiatement

a) informer le conservateur de l'heure et de la date du bépôt du document et lui en fournir un résumé; et

b) transmettre au bureau d'enregistrement le double du document marqué conformément au paragraphe BII-27(2).»

et que l'ancien article BII-28 devienne l'article BII-29.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'ancien article BII-29 est rejeté.

Le Comité poursuit l'étude de l'amendement de M. Forrestall:—Que l'article BII-24 soit modifié en remplaçant les lignes 39 à 42, page 59, et 1 à 6, page 60, par ce qui suit:

«Il est créé, à Halifax ou Vancouver, un bureau central où sont déposés les documents relatifs aux navires dont sont propriétaires des personnes remplissant les conditions requises pour être propriétaires de navires canadiens et un conservateur adjoint doit diriger un bureau dans celle des deux dites villes où n'est pas créé le bureau central.

(2) Le Ministre doit fournir au conservateur,»

Du consentement unanime, M. Forrestall retire son amendement.

M. Murta propose,—Que l'article BII-24 soit modifié en remplaçant les lignes 39 à 41, page 59 par ce qui suit:

«Il est créé par le ministère des Transports un bureau»

Le débat s'engage, puis

Du consentement unanime, M. Murta retire son amendement.

M. Goodale propose: Que l'article BII-24 soit modifié en remplaçant, page 59, les lignes 39 à 41 par ce qui suit:

«Il est créé, dans un lieu du Canada désigné par le ministre, un bureau»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

And the question being put on Clause BII-24, as amended, it was carried.

Clauses BII-30 and BII-31 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BII-32 be amended by striking out lines 18 to 24, inclusive, on page 63 and by renumbering the present subclause BII-32(4) as BII-32(3).

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause BII-32, as amended, it was carried.

Clauses BII-33 to BII-69 carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BII-70 be amended by striking out line 8 on page 83, and substituting the following:

"(4) Where the Registrar is of the opinion that circumstances exist under which the certificate of registration of a ship should be closed but either

(*a*) the certificate of registration of the ship is not returned to him in accordance with subsection (1), or

(*b*) a person appearing on the register to have an interest in the ship refuses to consent in writing to the closing as required by subsection (3),

the Attorney General of Canada may, on behalf of the Registrar, apply to the Admiralty Court for an order directing the Registrar to close the registration of the ship, and the Admiralty Court may make such an order where it is satisfied that the ship is actually or constructively lost or has ceased to be a ship that may be registered as a Canadian ship by reason of its destruction or alteration.

(5) Notwithstanding any other provision of this Code, the Registrar shall comply with an order made under subsection (4).

(6) Any person who is in possession or"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause BII-70, as amended, it was carried.

Mr. Goodale moved,—That Clause BII-71 be amended by striking out lines 29 and 30, on page 83, and substituting the following:

"the discharge."

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause BII-71, as amended, it was carried.

Clause BII-72 carried.

Mr. Goodale moved,—That Bill C-61 be amended by striking out Clause BII-73, on page 84, and substituting the following:

"BII-73. Where, with respect to a Canadian registered small craft, a chattel mortgage or document under which transfer of title is reserved is filed or registered in accordance with the law of a province, a notice of such mortgage or document shall be filed with the Registrar by the person who filed or registered the mortgage or document, and such notice shall be in prescribed form and shall contain such particulars of the mortgage or document as are prescribed."

L'article BII-24 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles BII-30 et BII-31 sont adoptés.

M. Goodale propose: Que l'article BII-32 du Bill soit modifié en supprimant les lignes 19 à 25, page 63, et en renumérotant l'actuel paragraphe BII-32(4) du Bill qui devient le paragraphe BII-32(3).

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

L'article BII-32, mis aux voix, est adopté.

Les articles BII-33 à BII-69 sont adoptés.

M. Goodale propose: Que l'article BII-70 soit modifié en remplaçant la ligne 10, page 83, par ce qui suit:

«(4) Lorsque le conservateur est d'avis qu'il existe des circonstances en vertu desquelles l'immatriculation d'un navire devrait être radiée mais

a) que le certificat d'immatriculation du navire ne lui a pas été retourné, conformément au paragraphe (1), ou

b) qu'une personne figurant sur le registre comme ayant un intérêt dans le navire refuse de consentir par écrit à sa radiation, comme l'exige le paragraphe (3),

le procureur général du Canada peut, au nom du conservateur, demander à la Cour d'Amirauté une ordonnance enjoignant le conservateur de radier l'immatriculation de ce navire, et la Cour d'Amirauté peut rendre une telle ordonnance lorsqu'elle est convaincue que le navire est effectivement perdu ou présumé tel ou qu'il a cessé d'être un navire qui peut être immatriculé comme navire canadien.

(5) Nonobstant toute autre disposition du présent Code, le conservateur doit se conformer à une ordonnance rendue en vertu du paragraphe (4).

(6) Quiconque, ayant en sa possession ou»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

L'article BII-70 modifié, mis aux voix, est adopté.

M. Goodale propose: Que l'article BII-71 soit modifié en remplaçant, page 83, les lignes 33 à 35, par ce qui suit:

«thèque en déposant la mainlevée.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article BII-71 modifié, mis aux voix, est adopté.

L'article BII-72 est adopté.

M. Goodale propose: Que le bill C-61 soit modifié en remplaçant, page 84, l'article BII-73 par le suivant:

«BII-73. Lorsque, relativement à une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, une hypothèque ou un document empêchant la cession du titre sont déposés ou enregistrés conformément à la législation d'une province, avis de cette hypothèque ou de ce document doit être déposé en la forme réglementaire et avec les détails prescrits auprès du conservateur par la personne ayant procédé au dépôt ou à l'enregistrement.»

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Schedule III, as amended, it was carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered,—That the Chairman report Bill C-61, with amendments, to the House.

On motion of Mr. Goodale, *Ordered*,—That the Committee order a reprint of Bill C-61, as amended, for use of the House of Commons at the report stage.

At 5:53 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

L'annexe III modifiée, est adoptée.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill amendé est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport à la Chambre du bill C-61 et de ses amendements.

Sur motion de M. Goodale, *il est ordonné*,—Que le Comité fasse réimprimer le bill C-61 tel qu'amendé, pour les besoins de la Chambre des Communes à l'étape du rapport.

A 17 h 53, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, February 24, 1976

• 1122

[*Texte*]

The Chairman: Order, please. I see a quorum. The Orders of the Day are Bill C-61, the Maritime Code Act. We are pleased to have with us this morning Mr. J. J. Mahoney, Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice, and Mr. O'Neil of the Department of Transport.

When we left off at the last meeting there were some discussions in regard to the schedules. I believe Mr. Mahoney has a statement this morning that will clarify the questions that were asked at that meeting. Mr. Mahoney.

Mr. J. J. Mahoney (Assistant Deputy Minister (Administration), Department of Justice): Thank you, Mr. Chairman. With your permission I would like to read the statement into the record, as follows.

> At the Committee hearing on February 17th, questions were raised concerning the effect of Schedules I and II of Bill C-61. In part, these questions arose out of the procedure proposed for deleting item 1 of Schedule I from the Bill. It should, therefore, be explained that originally a motion had been tabled before the Committee to amend Bill C-61 by striking out item 1 of Schedule I. That motion was withdrawn when it was recommended that procedurally the matter should be dealth with by putting the Schedule to the Committee item by item so that the first item could be dealt with on its own.
>
> Before dealing with the reasons for deleting item 1 it may be useful to explain the fundamental purpose of Schedule I. The enactment of most Bills makes it necessary to effect consequential changes in existing legislation both to provide uniformity of definitions and, in some cases, to effect substantive changes in the law. In most cases, this is done within the body of the Bill itself. Where there are a substantial number of changes, however, it is more convenient for reference purposes to group such changes in a schedule which is given effect by a single section of the Bill, in this case section 5 (1).

which has already passed the Committee.

> What may be creating some confusion is that section 5 is entitled "Amendment to Other Acts," whereas section 4 of the same Bill is entitled "Consequential Amendments." Section 4, however, deals with consequential amendments of an interim nature which eventually will be taken up in later stages of the Maritime Code legislation. The amendments enacted by section 5 are permanent amendments.
>
> The consequential amendments enacted by section 5 and appearing in Schedule I serve to ensure that the same definitions appear in all similar statutes. That is the case with respect to items 1, 7 and 11. In other cases the change is to ensure that where registration of a "ship", "Canadian ship", "Crown ship", or "vessel" is mentioned, the reference will be to the *Maritime Code*, rather than the *Canada Shipping Act*, because the regis-

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Mardi 24 février 1976

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre, je vous prie. Comme nous avons le quorum, nous passons à l'ordre du jour, soit au Bill C-61, Loi sur le Code maritime. Nous accueillons ce matin M. J. J. Mahoney, sous-ministre adjoint à l'administration au ministère de la Justice et M. O'Neil du ministère des Transports.

Nous nous sommes quittés la dernière fois sur une discussion au sujet des annexes. Je crois que M. Mahoney désire faire ce matin une déclaration qui explicitera les questions posées à la dernière séance. Monsieur Mahoney, vous avez la parole.

M. J. J. Mahoney (Sous-ministre adjoint à l'administration, ministère de la Justice): Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, je lirai ma déclaration pour qu'elle soit jointe au procès-verbal.

> Lors de la séance en Comité du 17 février dernier, on a soulevé certaines questions au sujet de la portée des annexes I et II du Bill C-61. Elles l'ont été en partie en raison de la procédure proposée dans le but de supprimer du bill l'item de l'annexe I. Il faut d'abord expliquer qu'une motion avait déjà été déposée devant le Comité dans le but d'amender le Bill C-61 en supprimant l'item 1 de l'annexe I. La motion avait été retirée lorsque l'on a recommandé que, du point de vue de la procédure, le Comité étudie l'annexe item par item, de sorte que le premier item soit étudié par lui-même.
>
> Avant d'expliquer les raisons qui justifient la suppression de l'item 1, il serait utile d'expliquer le but fondamental de l'annexe I. L'adoption de la plupart des bills exige que l'on apporte des changements corrélatifs aux lois existantes, à la fois pour uniformiser les définitions et, dans certains cas, pour effectuer des changements de fond dans le bill lui-même. Lorsque, toutefois, un grand nombre de changements de fond s'impose, il est plus facile, à des fins de référence, de les grouper en une annexe qui est validée par un simple article du bill, et dans le cas qui nous occupe, par le paragraphe 5(1).

qui a déjà été adopté par le Comité.

> La confusion survient du fait que l'article 5 est intitulé «Modifications d'autres lois», alors que l'article 4 du même bill s'intitule «Modifications corrélatives». L'article 4 porte sur les modifications corrélatives de nature provisoire qui peuvent être reprises plus tard dans la Loi du Code maritime. Par contre, les modifications permises par l'article 5 sont de nature permanente.
>
> Les modifications corrélatives établies par l'article 5 et détaillées à l'annexe 1 garantissent qu'on aura la même définition dans tous les statuts similaires. C'est ce que prévoient les items 1, 7 et 11. Dans d'autres cas, les changements garantissent que là où l'on parle d'immatriculation d'un «navire», «navire canadien», «navire de la Couronne», ou «vaisseau» on se reportera au Code maritime plutôt qu'à la Loi sur la marine marchande

[*Text*]

try provisions of the *Canada Shipping Act* are being repealed by Bill C-61. That is the case with items 2, 3, 4, 5, 10, 14, 17 and 18 of Schedule I. Finally, there are statutes which provide for jurisdiction with respect to certain offences which relate to the *Canada Shipping Act* and which are now covered by the *Maritime Code*. These cases include items 8, 9, 12, 13, 15, 16 and 19.

That grouping covers all of the items of Schedule I except for item 6.

Item 6 merely covers the repeal of sections of the *Customs Act* which are replaced in the *Maritime Code Act* dealing with the coasting trade.

In the case of some of the items, both the definition of "ship" and the matter of offences and jurisdiction must be covered. In other areas, words have been added to sections to make those sections correspond with a code definition. An example of this would be in item 7 where that item deals with paragraphs 43(7) (*b*) and (*c*) of the *Federal Court Act*. In no case, however, has a substantive change been made in the statutes referred to in Schedule I.

Now, I have provided the Clerk with a comparative setting out of the amendments and the old sections so that if the Committee wishes, or Committee members individually wish they can just go through that whole list to see that in effect these are consequential changes and that there are no substantive changes made.

Deletion of item 1 of Schedule I is sought because of a possibility expressed by the Department of the Environment, that the definition would not cover a wreck or sunken vessel although the possibility of pollution from such vessel might still exist. This does not cause a problem in the *Maritime Code* because the subjects of wreck and pollution are still dealt with by the *Canada Shipping Act*. Eventually it will be possible to bring the definition of "ship" as it is contained in the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* into line with the definition in the Code, but it is believed to be premature to do so at this time.

Just going to Schedule II

With respect to Schedule II of the Bill, it should be noted that in international legal circles the same expression in the French language has been used to describe both internal and inland waters. In English, however, these expressions have developed different meanings during recent years. The primary objective of Schedule II, therefore, is to provide a uniform treatment, in all Canadian statutes,

not only in the Code but in all Canadian statutes

of those two English expressions.

So this is essentially a highly technical Schedule.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney. I think that certainly enlightened most of the members. Before we proceed, I will just have a comment . . .

[*Interpretation*]

du Canada, parce que les dispositions d'immatriculation stipulées dans la Loi sur la marine marchande du Canada sont abrogées par le Bill C-61. C'est ce que prévoient les items 2, 3, 4, 5, 10, 14, 17 et 18 de l'annexe 1. Enfin, il existe certains statuts, qui prévoient de quelle compétence relèvent certaines infractions à la Loi de la marine marchande du Canada, infractions maintenant couvertes par le Code maritime. Ces cas sont inclus dans les items 8, 9, 12, 13, 15 16 et 19.

Donc, les modifications corrélatives tiennent compte de tous les items de l'annexe 1 sauf de l'item 6.

L'item 6 porte simplement sur l'abrogation d'articles de la Loi sur les douanes qui sont inclus maintenant dans le Code maritime et qui portent sur le cabotage.

Certains des items doivent tenir compte à la fois de la définition du «navire» ainsi que des infractions et de leur responsabilité. Par ailleurs, on a également ajouté certains termes à des articles pour faire correspondre ces derniers à la définition du Code. Par exemple, l'item 7 traite des alinéas 43(7)(b) et (c) de la Loi sur la Cour fédérale. Toutefois, on n'a jamais apporté de changement de fond aux statuts auxquels se reporte l'annexe 1.

J'ai donné au greffier une liste comparative des modifications et des anciens articles, et si le Comité ou ses membres à titre individuel le désirent, ils pourront la parcourir pour s'assurer qu'il s'agit bien de changements corrélatifs et non de changements de fond.

On cherche à supprimer l'item 1 de la partie 1 parce que le ministère de l'Environnement a exprimé l'avis que la définition ne couvre peut-être pas les épaves ou les navires qui ont sombré, bien qu'un tel navire submergé ou une épave puisse encore être cause de pollution. Ce cas ne pose pas de problème dans le Code maritime, parce que la Loi sur la marine marchande du Canada englobe les épaves et la pollution par celles-ci. Il sera toujours possible de faire correspondre la définition de «navire», telle qu'elle est établie par la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, à celle du Code, mais cela semble prématuré.

Passons à l'annexe 2.

En ce qui concerne l'annexe 2 du Bill, notons que, dans les milieux juridiques internationaux, on utilise la même expression en français pour décrire à la fois les eaux intérieures et internes. En anglais, toutefois, ces expressions ont pris un sens différent au cours des dernières années. L'objectif premier de l'annexe 2 est donc d'uniformiser les

expressions anglaises dans tous les statuts canadiens,

et non seulement dans le Code. L'annexe 2 est donc essentiellement technique.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mahoney. Vos observations ont certainement jeté la lumière sur beaucoup des questions que se posaient les députés. Avant de continuer, j'aimerais faire observer que . . .

[*Texte*]

Mr. Stevens: It may be a ruling.

• 1130

The Chairman: I will just comment briefly, on the Schedule before us at the last meeting on Tuesday, February 17, 1976. The Chair made a decision on the proposed amendment of Mr. Forrestall to item 1 of Schedule I. Mr. Forrestall moved that Schedule I be amended by inserting immediately after Item 1, on page 19, the following new item:

> 1.1 The following section is added immediately after Section 13:
>
> "13.1 In any case where there is exploration for, development or exploitation of natural resources of the Canadian Arctic area on any land adjacent to the Arctic waters, no ship shall be used in the Arctic waters in such exploration, development or exploitation or in the transportation of any such natural resources unless it is a Canadian registered ship: except that the Governor in Council may, by Order subject to the affirmative resolution of Parliament, exempt from application of this section a ship that is not a Canadian registered ship."

At that time, the Chair ruled the proposed amendment out of order because it was going beyond the scope of this Bill and attempted to amend the original Act. An amendment cannot go beyond the bill to the original act as only this specific bill is before the Committee. I made reference to Beauchesne's Fourth Edition, Citation 406 (*a*).

As honourable members know, the decision of the Chair is not debatable. However, due to the extreme interest shown by many members, I allowed considerable comment. After the comments, it was the consensus of the members present that the Chair provide further clarification. I would refer members to a ruling of Mr. Speaker Lamoureux of June 19, 1970. At that time, Mr. Speaker ruled out of order certain motions and amendments to Bill C-212, saying, in part:

> It is well known to the honourable Member(s) . . . that we cannot at this stage, in Committee or at any time, introduce an amendment which goes beyond the terms of the Bill itself when it is an amending Bill and attempt to amend the original statute.

Mr. Speaker cited to the House the authority of a citation in May's 17th Edition, at page 549, and Citation 406 of Beauchesne's Fourth Edition. He then stated:

> Both citations essentially provide that we must limit amendments to the Bill that is before the House and that we cannot go behind the Bill in an attempt to amend the statute which is being amended. In this way, the honourable Member is really proposing substantial legislation. He is proposing his own Bill, in a way . . .

I must, with respect, declare that it was for these reasons the motion was unacceptable.

At the last meeting we stood Schedule I and II. I would hope that we could revert back to Schedule I. If it is agreeable to the members, we could proceed with Schedule I and II and continue where we left off on Schedule III at our last meeting. Mr. Forrestall?

[*Interprétation*]

M. Stevens: Vous aurez peut-être à vous prononcer.

Le président: Je n'ai que quelques mots à dire sur l'annexe à l'étude de la séance de mardi dernier, le 17 février 1976. Je me suis prononcé, en temps que président, sur l'amendement que proposait M. Forrestall à l'item 1 de l'annexe 1. M. Forrestall a proposé que l'on modifie l'annexe I, page 19, en insérant immédiatement après l'item 1, le nouvel item 1.

> «1.1—L'article suivant est inséré immédiatement après l'article 13:
>
> 13.1 En cas de prospection pour la mise en valeur ou l'exploitation des ressources naturelles d'une zone de l'arctique canadien, sur toute terre adjacente ou dans toute zone sous-marine des eaux arctiques, un navire non immatriculé sous pavillon canadien ne peut être employé dans les eaux arctiques pour cette prospection, mise en valeur ou exploitation ni pour le transport de ces ressources naturelles que si le gouverneur en conseil, par décret assujetti à l'approbation du Parlement, le soustrait à l'application du présent article.

Le président avait alors déclaré que l'amendement proposé était irrégulier parce qu'il dépassait la portée du bill et tentait de modifier la loi originale. Un amendement ne peut dépasser la portée du bill et modifier la loi originale, puisque nous n'étudions pour l'instant que ce bill-ci en particulier. J'avais alors cité le commentaire 406(a) de la quatrième édition de Beauchesne.

Comme les députés le savent, on ne peut remettre en question la décision du président. Toutefois, étant donné que bon nombre d'entre vous avez manifesté un grand intérêt, j'ai permis à tous d'apporter leurs commentaires. Par la suite, tous les députés se sont entendus pour demander au président d'apporter des éclaircissements supplémentaires. Je demande donc aux députés de se reporter à une décision prise par l'Orateur, M. Lamoureux, le 19 juin 1970. A ce moment-là, M. l'Orateur a déclaré que certaines motions et certains amendements au Bill C-212 étaient irréguliers; il a déclaré, notamment:

> Nous ne pouvons pas à cette étape-ci en comité ou à n'importe quel moment présenter un amendement qui dépasse la portée du projet de loi lui-même lorsqu'il s'agit d'un bill modificateur et chercheur à modifier la loi initiale.

M. l'Orateur a ensuite signalé à la Chambre un commentaire, de la dix-septième édition de May (page 549) et le commentaire 406 de la quatrième édition de Beauchesne. Il a ensuite déclaré:

> Ces deux commentaires stipulent en somme que nous devons restreindre les amendements au bill dont la Chambre est saisie et que nous ne devons pas aller plus loin en tentant de modifier la loi modifiée. De cette façon, le député propose en réalité une mesure de fond. Il propose ainsi son propre bill.

Je répète donc que la motion était irrecevable pour ces raisons.

A la dernière séance, nous avons réservé les annexes I et II. J'espérais que nous pourrions revenir à l'ennexe I. Si les membres du comité le veulent bien, nous pourrions donc passer à l'étude des annexes I et II, puis reprendre l'étude de l'annexe III, là où nous avions arrêté à la dernière séance. Monsieur Forrestall.

[*Text*]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just a comment or two about the ruling we have just had on the status of the two schedules under discussion. In passing, I appreciate your comments about the validity of my earlier motion. Mr. Chairman, if I might ask Mr. Mahoney, do I understand the effect of your comments to mean that having given prior approval to Section 5. (1) there simply is no way that we can amend? Indeed, the bulk of your comments were to indicate to us that there were not, in fact, substantive amendments but rather simply consequential amendments. Do I understand that correctly?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thanks, Mr. Chairman. Yes, that is certainly the effect of what I said, to try to give the assurance that there is nothing substantive in Schedule I. On the question, whether or not, procedurally, Item 1 can be deleted in this way, with respect, I think it is not something on which I can or should give an opinion. I think it is more for the Chairman and the Clerk.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. Mahoney has touched on the second part of my question. Could we, by a negative vote, delete a series of the clauses as we go through it, or would that have the effect of substantially changing the decision of the Committee with respect to Clause 5. (1)? What we have said in Clause 5. (1), as I understand it, is that the wording shall stand. Has we phrased it, perhaps, to suggest that "such Acts mentioned in Schedule I to this Act are amended in the manner and to the extent *that may be* indicated in that Schedule", that would have given us scope to have deleted or to have approved or to have amended. What we approved in fact was not that; it was much more restrictive, much more exclusive, in its wording; and do we now have a right in fact to delete, by way of a negative vote, any of the items to either of these two schedules?

The Chairman: Yes, we can delete, amend or carry.

• 1135

Mr. Forrestall: No, we cannot amend.

The Chairman: Yes, we can amend these references.

Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, the point I gather that Mr. Forrestall is now making is that, because at an earlier stage in our proceedings we in fact carried Clause 5, which makes reference to the schedules, in his argument, we would now be precluded in any way from touching those schedules; and it seems to me that that is not an argument that we should agree with.

I think, in giving our approval to Clause 5, we simply in effect approved a method of dealing with the series of rather consequential amendments that would flow from the legislation. We are now in the process of considering what those amendments are. I think, just simply by making reference to the word "schedule" in Clause 5, we do not, automatically and by that act alone, give our complete approval to everything that may be set out in the schedules. I think we are now to the point of considering what are in those schedules, and within the procedures that we have available to us, it is open to us to approve or delete or amend what is there.

[*Interpretation*]

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aurais quelques commentaires à faire au sujet de la décision que vous nous avez lue portant sur le statut des deux annexes à l'étude. Soit dit en passant, je vous remercie de ce que vous avez dit au sujet de la validité de ma motion précédente. Puis-je demander à M. Mahoney si j'ai bien compris vos commentaires, c'est-à-dire que, puisque nous avons déjà adopté le paragraphe 5.(1), nous ne pouvons en aucune façon amender l'annexe? Je pense en effet pouvoir résumer votre pensée en disant que les modifications ne sont pas des modifications de fond mais simplement des modifications corrélatives, n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Oui, vous résumez bien ma pensée: j'essaie de vous faire comprendre qu'il n'y a pas d'idées de fond dans l'annexe I. Pour ce qui est de savoir, si du point de vue de la procédure l'item I peut être abrogé, j'avoue ne pas pouvoir me prononcer sur ce sujet. Cette décision revient plutôt au président et au greffier.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Mahoney a empiété sur la deuxième partie de ma question. Serait-il possible, par un vote négatif, de supprimer une série d'articles, lors de l'étude article par article, ou bien cela aurait-il pour conséquence de changer substantiellement la décision du comité concernant le paragraphe 5.(1). Si j'ai bien compris la décision concernant le paragraphe 5(1), nous avons maintenu la façon dont il était rédigé. En nous exprimant autrement, c'est-à-dire en disant que «de telles lois mentionnées à l'annexe I sont modifiées de la manière et dans la mesure qui pourraient être indiquées à cette annexe», cela nous aurait permis de choisir entre la suppression d'un item, son adoption ou son amendement. En fait, ce n'est pas là ce que nous avons adopté; nous avons adopté un paragraphe beaucoup plus restrictif et exclusif dans sa phraséologie. Par conséquent, avons-nous maintenant le droit de supprimer, par un vote négatif, l'un ou l'autre des items dans l'une ou l'autre des annexes?

Le président: Oui, nous pouvons supprimer, amender ou adopter ce que nous voulons.

M. Forrestall: Non, nous ne pouvons amender.

Le président: Oui, nous pouvons amender ces items.

Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, si je comprends bien ce à quoi veut en venir M. Forrestall, plus tôt au cours de nos débats, nous avons adopté l'article 5 qui mentionne les annexes, ce qui nous empêcherait donc de quelque façon que ce soit de modifier ces annexes; je ne pense pas que nous devrions accepter cet argument.

En adoptant l'article 5, nous avons simplement adopté une méthode d'étude des séries d'amendements corrélatifs qui découlent de la loi. Nous en sommes maintenant à l'étude des amendements. Le simple fait de mentionner les annexes à l'article 5 ne signifie pas que, d'office et par la force de la loi même, nous approuvons complètement tout ce qui est défini dans les annexes. Nous en sommes maintenant à l'étude de la teneur des annexes, et, dans le cadre des procédures que nous connaissons, nous avons le choix d'en approuver ou amender la teneur, ou de supprimer l'item de l'annexe.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just to pursue it—and I would appreciate Mr. Mahoney's observations—my understanding of his comments and my understanding of the rules of procedure for Committees in the House of Commons have this conclusion, and I hope you will pardon me if, I am reading from my notes.

None of the items in either schedule can be amended in Committee. The only question that can be put in respect of either schedule is, shall the schedule pass? That is, the Committee can only adopt, or refuse to adopt, either schedule as a whole; we have no right under the tight, exclusive wording of Clause 5.(1), which, I remind honourable gentlemen, reads:

> 5. (1) The Acts mentioned in Schedule I to this Act are amended in the manner and to the extent indicated in that Schedule. That we have adopted. To proceed with any other course would seem to me to be putting the same question twice, which, of course, is contrary to our rules as I understand them.

This result, Mr. Chairman, is consequent, as I understand it, upon the prior adoption, as I have indicated, by the Committee of Clause 5, and secondly, the tight phraseology used in drafting Clause 5. In effect, Clauses 5. (1) and 5. (2) respectively incorporate the schedules in their present form by exact, exclusive and restrictive reference. In effect, Schedule I item-by-item amendments to the acts to be amended, added or deleted would be possible only if the clause had been phrased in a looser or broader way.

I suggested a few moments ago that, had Clause 5 read, "Such Acts mentioned in Schedule I to this Act are amended in the manner and to the extent that may be indicated in that Schedule," then we would have had an opportunity to examine the schedule clause by clause.

It is somewhat similar, I suggest, too, with respect to the second part of it. It seems to me, Mr. Chairman, that it is not possible for us at this time to revoke or go behind, or to put the same question twice that we had in respect of Clause 5.

• 1140

It is my understanding with regard to drafting that this is a common technique used deliberately to achieve a specific purpose. That purpose frustrates us, in effect, from doing anything other than responding to your direct question, shall the Schedule pass. I am suggesting that this is my understanding of the position we are in. I will not deal with Clause 5(2) because there is a certain frustration there. Generally speaking, however, the same thing is in effect with regard to the second part we have to deal with. I would appreciate some further comment from Mr. Mahoney as to whether or not I understand properly, and so there will be no misunderstanding. We would like to get at some of these and amend and expand and go behind them, and do a lot of things with them to improve generally the spirit of the act we are dealing with.

The Chairman: To go back to your comments: because of the unusual nature of the schedule it was moved that we would consider Schedule I item by item. This was moved at one of our last meetings.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'aimerais poursuivre et savoir ce que M. Mahoney pense de mes commentaires; si j'ai bien compris les siens et si je me reporte aux règles de procédure définies pour les comités à la Chambre des communes, je conclurai ceci, et j'espère que vous excuserez le fait que je lise mes notes:

Aucun des items de ces annexes ne peut être amendé en comité. La seule question qui peut être posée en ce qui concerne l'une ou l'autre annexe est la suivante: l'annexe est-elle adoptée? Cela signifie que le comité peut simplement adopter, ou refuser d'adopter, l'une ou l'autre annexe en tant que tout. Nous n'avons aucun droit, aux termes de la phraséologie très stricte et restrictive du paragraphe 5(1) de procéder autrement, ce qui est contraire à nos règlements. Je vous rappelle que l'article en question se lit comme suit:

> 5.(1) Les lois mentionnées à l'annexe I sont modifiées de la manière et dans la mesure indiquées à cette annexe.

Monsieur le président, cette restriction découle simplement de l'adoption par le Comité de l'article 5, ainsi que de la phraséologie très restrictive du même article. En fait, les paragraphes 5.(1) et 5.(2) respectivement incorporent les annexes dans leur forme actuelle en les mentionnant de façons exacte, exclusive et restrictive. Il serait possible d'amender, de modifier ou de supprimer les items de l'annexe I, lors d'une étude item par item, seulement si l'article 5 avait été rédigé de façon beaucoup plus large et moins limitative.

J'ai déjà dit que si l'article 5 avait été rédigé ainsi: «De telles lois mentionnées à l'annexe I sont modifiées de la manière et dans la mesure qui pourraient être indiquées à l'annexe», il nous aurait été possible d'étudier l'annexe article par article.

Je prétends également que la même question se pose pour sa deuxième partie. Monsieur le président, il semble impossible de révoquer l'article 5, de revenir en arrière ou de mettre deux fois la même question aux voix.

Si je comprends bien, cette tehcnique est utilisée communément à l'étape de la rédaction afin d'atteindre un but déterminé. Nous sommes donc forcés de répondre à votre question précise: l'Annexe est-elle adoptée? A mes yeux, voilà où nous en sommes. Puisque l'article 5(2) est source de frustration, je n'en discuterai pas. Il en est de même pour la seconde partie à l'étude. Pour éviter tout malentendu, je demanderai à M. Mahoney de me dire si j'ai bien compris. Nous aimerions amender, élargir et même dépasser certains articles afin d'améliorer l'esprit général de la présente loi.

Le président: Suite à vos commentaires, j'aimerais mentionner qu'à l'une de nos dernières réunions, on a proposé l'examen point par point de l'Annexe I, en raison de sa présentation inhabituelle.

[*Text*]

Mr. Peters.

Mr. Peters: I was interested in the discussion that took place. I would think that Clause 5 was written in a fairly specific manner not normally used in determining that nothing can be discussed in the schedule, but was used in a manner indicating that consequential amendments to other acts will be in the schedule rather than spelled out in the bill itself.

What bothers me is the exclusion. Normally, an acts does not have a schedule; it states the acts that are being consequentially amended from a substantive piece of legislation. I agree; it sometimes has the Income Tax Act, when we amend it, usually has consequential amendments in the schedule. But it seems to me that it would be much better legislation, if we are excluding item 1, the Arctic Waters Pollution Prevention Act, to say so. It would seem to me, rather than its being negative by being removed and not mentioned in the schedule, that lawyers are legitimately going to be able to argue that it is in the schedule; that oversight or its lack of appearance there does not necessarily exclude it. If an act that is an over-all act is a substantive piece of legislation, then it affects all the acts that carry definition and that refer back to either the Canada Shipping Act or the Maritime Code.

It seems to me that it would be a better piece of legislation if at the present time we excluded that rather than left it out. If you leave it out you leave it out really have not done anything with it. It does not, I do not think, prohibit its being implied as having been amended by the Maritime Code. It would seem to me a better way of doing it—to exclude it. Otherwise, I think the substantive legislation overrides the schedule, which is only consequential and has really no impact except to lay out in the schedule what acts are being amended. If one is left out, I would think there would be a pretty good argument for arguing that it was done by omission rather than by intention.

It would seem to me, because the Arctic Waters Pollution Prevention Act is so consequential on the Maritime Code, that the draftsmanship would be better if it indicated an exclusion in the schedule rather than just a deletion. I may be wrong, but it seems to me that an exclusion would indicate that you do not want it in at the present time, that that Act is excluded, rather than just leaving it out, because you can leave it out and it seems to me it will apply.

I think a good argument could be made on why the substantive legislation will override the neglect of putting it in. If there was an exclusion, then you have obviously stated the intent of having that Act excluded, and I know there are other pieces of legislation that exclude one Act from applying to another Act in certain circumstances, but usually the exclusion is put into the schedule.

The Chairman: Thank you for your comments, Mr. Peters. Mr. McCain.

• 1145

Mr. McCain: Mr. Chairman, this is a matter of rather serious concern. Your ruling with respect to the amendment is one which really negates itself. On the one hand you do in effect amend the bill if by a negative note you delete a section—in effect and in fact—and to preclude other amendments which are of pertinence to the Act is making it a rather—in other words, you can amend it negatively but not positively, and it seems to me that this is a most unusual situation in which one finds one's self in a committee, to have the negative effect of refusing a

[*Interpretation*]

Monsieur Peters.

M. Peters: Toute cette discution m'intéresse. Selon moi, l'article 5 est rédigé d'une façon spécifique et inhabituelle non pas pour indiquer la discussion du contenu de l'annexe, mais pour indiquer la présence des changements corrélatifs aux autre lois dans l'annexe plutôt que dans le bill lui-même.

Ce sont les exclusions qui m'inquiètent. Une loi ne comporte habituellement pas d'annexe; elle énumère les lois soumises à des changements corrélatifs suite à l'adoption de cette mesure législative. Il y a des exceptions, je l'admets. Prenons par exemple la Loi de l'impôt sur le revenu: en cas d'amendement, l'annexe contient habituellement les changements corrélatifs. Si nous voulons exclure l'item 1, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux Arctiques, du présent bill, il serait préférable de préciser que nous faisons cette exclusion. L'omission de cette loi à l'annexe permettra aux avocats de prétendre justement qu'elle est sous-entendue. Un tel oubli ne l'exclut pas nécessairement de la loi. Toute loi de portée générale qui est une mesure législative de fond touche toutes les lois relatives à cette question; c'est le cas de la Loi sur la marine marchande du Canada et du Code maritime du Canada.

A mon avis, la décision de l'exclure spécifiquement plutôt que de l'omettre simplement nous donnerait une meilleure loi. L'omission de cet item ne règle pas vraiment la question et n'empêche pas de croire qu'implicitement il est modifié par le Code maritime du Canada. Il serait préférable de l'exclure clairement. Autrement, la loi de fond prévaut sur l'annexe qui, de nature, est simplement corrélative et sans impact. Elle sert à énumérer les lois amendées et l'omission de l'une d'elles permet de prétendre à un oubli plutôt qu'à une intention bien arrêtée de l'exclure.

La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques est corrélative au Code maritime du Canada; au lieu de simplement l'omettre du libellé de la loi, il faudrait spécifiquement l'exclure. Sauf erreur, préciser ici que cette loi n'est pas touchée par le présent bill indique qu'elle est exclue; sans exclusion spécifique, on pourrait déduire que la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques est affectée par le présent bill.

Il sera facile de prétendre que la législation de fond annule l'oubli de ce point. L'exclusion spécifique déclare l'intention d'exclure cette loi. Je sais qu'il existe d'autres mesures législatives qui, dans certaines circonstances, excluent une loi de l'application d'une autre loi, mais habituellement, l'annexe le mentionne.

Le président: Monsieur Peters, je vous remercie de vos commentaires. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, cette question est importante. Votre interprétation de l'amendement est contradictoire. Si par un vote négatif, vous supprimez une section, vous amendez le bill. L'exclusion d'autres amendements relatifs à la loi place le Comité dans une situation extraordinaire. En d'autres termes, vous permettez qu'on amende la loi d'une façon négative, mais pas d'une façon positive. Le Comité pourra ainsi poser un geste négatif en refusant un article par un vote négatif, mais ne pourra poser le geste positif de modifier cet article. J'appuie le

[*Texte*]

section by a negative vote, but no positive opportunity of amending a section by an alteration of that section. The bill itself, while I can support the principle that you have set out that you cannot in substance change a bill, this bill does not come under the caterogy which you have so aptly described, I think. This bill is in effect a bill which does nothing but amend in many respects, and particularly in the schedule. The schedule is a series of amendments to other bills. It is nothing else, is it? It contributes to this bill as an amender of other bills, so if there are amendments which are required to this, it should not be precluded on the basis which you have given. I can see that if you had a bill standing exactly by itself and you were tyring to negate the purpose of the bill by a substantive amendment, then that certainly is applicable, but when you have a bill which in effect is a series of amendments to other bills to create a Maritime Code, then the Committee is relatively useless. Why do we consider the section? We cannot alter is except by a negative vote of deletion, and it places the Committee in the position that it could make up its mind today that we shall delete so and so and so and so, and that is all the contribution which the Committee can in effect make, so it negates the Committee's purpose, and certainly no ruling of Beauchesne or anybody else was ever intendèd to negate the purpose of a Committee. So, I feel we are sitting here as a rather useless and hopeless group of people if we cannot do something positive. If we negate the bill, yes, but if we approve it in a positive way—certainly I do not think the ruling was ever intended by Beauchesne or any other historian to reduce the Committee to an ineffectual instrument of government.

The Chairman: Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Yes. I am a little worried by this use to which this schedule is being put, and I am seeking to find a way of getting around my discomfort. It does a number of things. First, it redefines certain terms as they appear in other Acts and seeks to amend those other Acts and yet, taking the first item under Schedule 1, which defines the word "ship" as it appears in the Arctic Waters Pollution Prevention Act, this word "ship" is redefined under Item 7—the same definition, of course—and also under Item 11. There are other definitions here, a "Canadian ship" and a "Canadian fishing vessel". Now, those are all defined in Clause 3 of our bill. It is matter of timing here. This schedule does more than present definitions. Item 2 seeks to amend the Bank Act by introducing the Maritime Code concept because there was no Maritime Code when the Bank Act was passed.

• 1150

And I suppose there are other ones that are not definition amendments, that is true of, say, Item 5. The second part of Item 5 introduces the Code again. I am wondering if the solution might not be to accept the definitions as they are in Clause 3 of our present bill and to provide for a transmissional clause at the end of our bill to say that, for the time being, this definition shall be excluded from (a), (b), (c) and (d). It would tidy up the legislation considerably, to my way of thinking. It would meet the requirements, I think, of the government which wants to exclude, for the time being, we were given to understand, Item 1. It would also permit us to consider, at least, an amendment which is now excluded from our purview.

[*Interprétation*]

principe selon lequel nous ne pouvons changer la substance d'un bill; le bill présentement à l'étude n'entre pas dans la catégorie que vous avez si habilement décrite. Il vise à modifier les dispositions déjà existantes décrites dans l'annexe qui regroupe toute une série d'amendements à d'autres lois. A quoi sert l'annexe sinon à permettre de modifier d'autres bills; nos arguments ne permettent pas les amendements nécessaires. Prenons le cas d'un bill ordinaire. On peut, au moyen d'un amendement de fond, tenter d'annuler l'effet du bill. Mais si votre bill consiste en une série d'amendements à d'autres bills visant à la création d'un Code maritime, le rôle du Comité est presque inutile. Pourquoi étudier cette section? La seule possibilité de changement se trouve dans un vote négatif d'annulation. Le Comité peut décider aujourd'hui de supprimer tel ou tel point, voilà la seule contribution possible. C'est nier le rôle du Comité et le placer dans une situation étrange. Ni les commentaires de Beauchesne ni aucun autre n'ont jamais eu l'intention de priver un comité de se raison d'être. Si nous ne pouvons jouer un rôle positif, notre présence ici est inutile. Nous ne pouvons que refuser le bill; il nous est impossible de le modifier d'une façon positive—je ne crois pas que Beauchesne ou tout autre historien ait voulu réduire le rôle du comité à celui d'un instrument inefficace du gouvernement . . .

Le président: Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Merci. L'utilisation actuelle de l'annexe m'inquiète et j'essaie de dissiper mon malaise. Les points suivants ressortent. Tout d'abord, l'annexe redéfinit certains termes qui paraissent dans d'autres lois et essaie ainsi de les amender. Prenons le premier point à l'annexe I qui définit le mot «navire» tel qu'on le trouve dans la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques; il est redéfini dans les mêmes termes à l'item 7 et de nouveau à l'item 11. Il y a d'autres définitions qui sont données ici, celle de «navire canadien» et celle de «bâtiment de pêche canadien», mais nous les avons toutes à l'article 3 du bill, mais l'annexe comprend plus que des définitions. A l'item 2, on veut modifier la Loi sur les banques car il n'existait pas de Code maritime au moment de l'adoption de la Loi sur les banques.

Et je suppose qu'il y a d'autres items qui ne sont pas des amendements aux définitions, mettons l'item 5. La deuxième partie de l'item 5 présente à nouveau le Code. Je me demande si on ne devrait pas adopter les définitions telles qu'elles sont rédigées à l'article 3 du bill et prévoir un article de transmission à la fin du bill pour indiquer que pour l'instant cette définition sera exclue de *a*), *b*), c) et *d*). Je crois que cela améliorerait beaucoup la loi et tiendrait compte du fait que le gouvernement veut exclure pour l'instant, comme nous le comprenons, l'item 1. Nous pourrions ainsi envisager tout au moins un amendement qui pour l'instant est exclu de notre étude.

[*Text*]

And I have other comments. If we look at the definition under Item 3, "Canadian ship". "Canadian ship" is now defined. This is a Martime Code bill which should be the sort of umbrella bill dealing with matters maritime. Therefore, when a martime term comes forward in any legislation and a definition is sought, where should one go? Naturally, to the Maritime Code.

One thing that does surprise me is that one of the definitions of a Canadian ship includes aircraft but perhaps we can deal with that separately under the Canadian Citizenship Act. Although it does open up clauses that we have already passed; Item 3, it would not prevent us from suggesting that we come back with amendments, transitional clauses at the end of the bill, saying that the definitions under Clause 3, covering, if you want, the definition of a ship, shall not for the time being apply to the Arctic Waters Pollution Prevention Act. Otherwise, a ship is a ship is a ship as defined in the Maritime Code, which is pretty fundamental to a Maritime Code. If the Maritime Code cannot define a ship, it is not doing very much and it should do it for all purposes in all Acts of our legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Munro. In regard to Mr. Forrestall's bill, I think it was clearly outlined that he is going beyond the scope and I think Mr. Forrestall readily admitted it. As far as the Items are concerned, they can be amended as long as you are not amending the clauses that are already passed and specifically outlined. For instance, the government has an amendment on the Items at the moment. You know, it is on Schedule II.

Mr. Goodale.

• 1135

Mr. Goodale: Well, Mr. Chairman, I would hope that at this stage we might move rather quickly to dispose of this particular argument, one way or the other. It seems to me we have been absorbing a substantial amount of time, both in this meeting and in the past one, on this argument and I would hope that we might come to some rather speedy conclusion. If we cannot do that, I would ask if it would be possible for us once again to stand the question, perhaps, to allow members time to study the very detailed explanation put forward earlier today by Mr. Mahoney and as well as your ruling in this particular instance. Then, if we cannot immediately come to some conclusion with respect to this question, I would suggest that we stand it, come back to it at a later time, and now get on to something more substantive in the books outlined in Schedule III.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think Mr. Goodale has a perfectly valid suggestion. My concern is that we not move improperly and have to go back all through this again. I understand clearly the intent of the drafters in the Justice Department with respect to their intention to fix firmly the items in the schedule. We had an opportunity available to us to stand Clause 5. At the report stage in the House I will ask that Clause 5 be stood, so that we might consider certain of the clauses or sections, consequential sections, in the two schedules.

Rather than delay us here all day I, perhaps, would respectfully agree with Mr. Goodale that the matter could be stood until the Chair satisfies itself with respect to the exclusiveness of Clause 5.(1) with respect to our right to amend. It seems to me that we cannot deal with the clauses clause by clause, we must deal with the schedule as a

[*Interpretation*]

J'ai d'autres remarques à faire. Si nous examinons la définition de l'item 3 du navire canadien, nous constatons qu'il s'agit ici d'un bill établissant un Code maritime qui doit englober les questions maritimes. Par conséquent, il est évident que lorsque nous cherchons à définir un terme maritime, nous devons nous servir de ce Code maritime.

Or ce qui me surprend, c'est que la définition de navires canadiens inclut des aéronefs et peut-être pourrons-nous discuter de cette question dans le cadre de la Loi sur la citoyenneté canadienne. Pourtant, cela remet en question les articles que nous avons déjà adoptés. Au sujet de l'article 3, je dirais qu'il ne nous empêche pas de proposer de revenir plus tard avec des amendements, des articles de transition à la fin du bill indiquant que les définitions de l'article 3 au sujet du navire ne s'appliquent pas pour l'instant à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Dans les autres cas, le navire est celui qui est défini dans le Code maritime et ceci est fondamental. Si un Code maritime ne peut définir un navire alors cela serait pitoyable et lorsqu'il définit un navire cela devrait suffire pour toutes les autres lois.

Le président: Merci, monsieur Munro. En ce qui a trait au bill de M. Forrestall, je crois qu'il a été clairement indiqué qu'il dépasse notre cadre. Quant aux items, on peut les modifier à condition de ne pas modifier les articles qui ont déjà été adoptés et indiqués en détails. Par exemple, le gouvernement présente en ce moment un amendement aux items, vous le sevez; il se trouve à l'annexe 2.

Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, j'ose espérer qu'à cette étape nous réglerons rapidement cet argument dans un sens ou l'autre et il me semble que nous avons passé pas mal de temps au cours de la présente séance et de la dernière séance à en discuter, j'espère donc que nous allons arriver très rapidement à une conclusion. Si c'est impossible, pourrions-nous réserver cette question pour donner aux membres le temps d'étudier l'explication très détaillée donnée plus tôt aujourd'hui par M. Mahoney ainsi que votre décision à cet égard. Ensuite, si nous ne pouvons pas immédiatement tirer une conclusion en ce qui concerne cette question, nous devrions la réserver, y revenir plus tard et passer maintenant à des aspects plus importants de l'annexe III.

Le président: Merci, monsieur Goodale. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je crois que M. Goodale a fait une proposition très valable. Je crains cependant que nous ne procédions de façon inappropriée et que nous ayons à tout recommencer plus tard. Je comprends très bien que les rédacteurs du ministère de la Justice avaient l'intention de décrire les items dans l'annexe. Nous avons eu l'occasion de réserver l'article 5. Lorsque le rapport sera présenté à la Chambre, je demanderai que l'article 5 soit réservé afin que nous puissions étudier certains articles, des articles corrélatifs, des deux Annexes.

Au lieu de prendre beaucoup de retard aujourd'hui, je suis d'accord avec M. Goodale que nous pourrions réserver la question jusqu'à ce que le président s'informe sur notre droit de modifier l'article 5(1). Il me semble que nous ne pouvons pas examiner chaque article séparément, nous devons étudier l'Annexe dans l'ensemble. Je veux tout

[*Texte*]

whole. I simply want to be right. I want to get into that schedule for the reasons that have been mentioned by several of the members who have spoken in the last 10 or 15 minutes, but I do not want to do it improperly because then we would only have to go back and do it all over again, or ignore a mistake we knew was happening as we were doing it. I would ask that we stand it. The Chairman might be able to satisfy himself before we adjourn this morning or before we reconvene this afternoon, and perhaps for the next few minutes we could get on with Schedule III.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Forrestall. Is that the agreement of the Committee members, that we stand Schedules I and II and continue with Schedule III?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We had concluded with Clause B1-4, so we will continue.

On Clause B1-5.—*Onus in establishing exemption*

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, it would appear to me that where we do not apply the reason of Clause B1-3.—this does not apply to foreign-registered ships—those are going to be the ones that are under licence, they would be maybe the bulk of our shipping, and it does not apply to anybody on those ships except where an allegation is made of a breach of the terms of the Code, the person who is providing the information on the allegation has to set about to prove the allegation. Normally, as I understand it, when you lay a point of information it is the Crown's responsibility to accept the point of information as being sufficiently broad to warrant prosecution, whether it be by a police officer or by an individual citizen. The necessity of an individual's having to prosecute seems to me to be totally unrealistic. It would be expensive no matter how you did it when you are dealing with international law, and I just wonder why this onus is put on an individual rather than on the Crown. If the information is provided it would seem to me the Crown has a responsibility to prosecute, not the individual. And the way it is worded, the onus of proving the allegation lies on the person making it. The most an average citizen can do in terms of an infraction would be to lay a point of information.

The Chairman: Excuse me, Mr. Peters, are you referring to B1-3?

• 1200

Mr. Peters: Five.

The Chairman: Oh, five. All right, I am sorry. Go ahead.

Mr. Peters: The onus in establishing exemption lies with the individual. The purpose of this may be to have other ship owners, other masters, make the allegation. It just seems to me that we will have a very mixed up kind of presentation if the individual has to do it.

The Chairman: Thank you, Mr. Peters.

Mr. Peters: I would like an explanation as to why this is put in. Maybe I misunderstand it but it just seems to me it is an unusual way of prosecuting.

[*Interprétation*]

simplement être dans la bonne voie. Je désire étudier cette annexe pour les raisons mentionnées par plusieurs des membres qui ont parlé au cours des dix ou quinze dernières minutes, mais je ne veux pas le faire de façon inappropriée car il nous faudrait alors tout recommencer ou faire abstraction d'une erreur dont nous étions au courant. Je demande que nous réservions cet article. Le président pourra peut-être se renseigner avant que nous n'ajournions ce matin ou avant que nous ne nous réunissions à nouveau cet après-midi, et pendant les prochaines minutes nous pourrions peut-être parler de l'Annexe III.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Forrestall. Voulez-vous que nous réservions les Annexes I et II et passions à l'Annexe III?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous avions terminé avec l'article B1-4. Nous poursuivons donc.

L'article B1-5.—*Qui doit prouver l'exemption*

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, il me semble que si nous n'appliquons pas l'article B1-3, cela ne s'applique pas aux navires immatriculés à l'étranger, alors que ce sont eux qui auront des permis et qu'ils constitueront peut-être la majorité de nos navires; cet article ne s'applique à aucune personne à bord de ces navires sauf si on allègue qu'il y a eu infraction au Code et, dans ce cas, la personne faisant cette allégation doit en apporter la preuve. Habituellement, d'après moi, lorsqu'on donne des renseignements, il incombe à la Couronne d'admettre que les renseignements justifient des poursuites de la part d'un agent de police ou d'un citoyen. Il me semble absurde d'obliger une personne à entreprendre des poursuites. De toute façon, cela serait très coûteux lorsqu'il s'agit de droit international, et je me demande pourquoi c'est une personne qui doit prouver l'exemption au lieu de la Couronne. Lorsque l'information a été fournie, il me semble que c'est la Couronne et non l'individu qui est responsable de la poursuite. Selon les mots utilisés, la responsabilité de prouver l'allégation repose sur la personne qui l'a faite. Lors d'une infraction, tout ce que le citoyen moyen peut faire, c'est de fournir des renseignements.

Le président: Monsieur Peters, vous référez-vous au B1-3?

M. Peters: Au cinq.

Le président: Merci, je m'excuse. Continuez, je vous prie.

M. Peters: Il incombe à l'individu de prouver l'exemption; ainsi, des propriétaires de navires, ou des capitaines devront prouver l'exemption. A mon avis, si l'individu doit présenter son cas lui-même, on risque d'avoir des présentations assez mêlées.

Le président: Merci, monsieur Peters.

M. Peters: Pouvez-vous m'éclairer sur cette question? Peut-être ai-je mal compris, mais ce me semble une façon inhabituelle d'intenter une poursuite.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. It should be remembered I think first of all that this section is related to possible offences which might be committed by foreign ships. There is really no practical way in which it relates to a Canadian ship. It is therefore really a question of shifting the ordinary onus of crew in the case where a foreign ship is perhaps not complying with Canadian law. In doing that it is really carrying on the same sort of reverse onus, if you wish, which was applied under the Canada Shipping Act to foreign ships which might not be complying with Canadian law. I suppose the first comment then is that this reversal of onus would not adversely affect Canadians but it would make it easier for us to enforce the law with respect to foreign ships because it would mean that the onus would be on them to prove that they were complying. The only time an information would be laid of course would be where there was a strong indication that they were not complying. That is the purpose of it, to put the onus on the foreign ship.

Mr. Peters: The act says that where a Canadian ship is available, it will be given preference, Commonwealth ships will be given preference over what we class as foreign ships. If there is a complaint that the licence has been granted erroneously, the person that is making the complaint will have as defendants not only the foreign ship but also the licensing board or whoever it may be.

The Chairman: Mr. Mahoney.

• 1205

Mr. Mahoney: Mr. Chairman. No, I do not anticipate that that problem would arise because Clause BI-5 relates specifically to Clauses BI-3 and BI-4. Those clauses do not deal directly with coasting trade provisions. In Clause BI-4 they deal with criminal matters and in Clause Bi-3 they deal essentially with technical matters, where by international convention, the standards of one country are the same as those of Canada. Therefore there should be no interference with the provisions which have already been set up with respect to coasting trade.

Mr. Peters: Well, Section 3 also deals with the fact that the regulations in another country may be considerably different than the Canadian ones in relation to liability and property damage in both fishing and the coastal trade. It would seem to me there has been a number of cases of this nature that have been widely reported in the press and, if it became a property situation under Section 3(b), we would have the odd position of the individual not being represented by the government but he would be personally dealing with the whole body of foreign law and it just seems to me that puts a great onus on the individual that is making the charge, whatever it may be.

The Chairman: Have you any further comments, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: Yes, Mr. Chairman, I might point out that with respect to Section 3 the purpose of Section 5 is to take into account those situations where there is an international convention, let us say a technical convention, dealing with, for example, safety of life at sea. Now, in the case where a number of countries have ratified such a convention, for the purposes of simplicity what is desired to do here is to assume that the foreign law is the same as the Canadian law with respect to that matter. At the name time it is well known that a foreign country may adhere to a particular convention but the ships registered in that country may not be completely up to the standards of that

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Rappelons tout d'abord que cette section porte sur des délits imputables à des navires étrangers. Dans la pratique, elle ne concerne pas les navires canadiens. Il s'agit en réalité de tranférer le fardeau de la preuve à l'équipage d'un navire étranger qui ne se conforme pas à la loi canadienne. On a appliqué le même genre de responsabilité en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada dans le cas de bateaux étrangers qui enfreignaient la loi canadienne. Une telle décision ne nuirait pas aux Canadiens, mais simplifierait cependant la mise en vigueur de la loi quant aux navires étrangers qui seraient responsables d'établir la preuve de leur respect de la loi. Le seul moment où on ferait cela serait lorsqu'il y aurait une indication assez sérieuse de violation de la loi canadienne. Toute cette section a pour but de remettre la responsabilité aux navires étrangers.

M. Peters: Si un bateau canadien est disponible, il aura la préférence en vertu de la loi. Les navires du Commonwealth auront priorité sur les navires étrangers. Dans le cas d'une plainte portant sur la délivrance erronée d'un permis, le demandeur affrontera comme défendeur non seulement le navire étranger, mais aussi l'organisme qui a délivré le permis.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, je ne prévois pas des problèmes semblables puisque l'article BI-5 se rapporte spécifiquement aux articles BI-3 et BI-4. Ces articles ne traitent pas directement des dispositions du cabotage. L'article BI-4 traite de questions criminelles. L'article BI-3 porte essentiellement sur les questions techniques qui, par suite d'une entente internationale, sont soumises aux mêmes normes dans tous les pays. Cela ne devrait donc pas affecter les dispositions déjà établies pour le cabotage.

M. Peters: L'article 3 traite aussi du fait que les règlements établis dans un autre pays pourraient être fort différents de ceux établis chez nous en matière de responsabilité et de dommages faits à des propriétés dans le cadre de la pêche et du cabotage. Je crois que les journaux ont mentionné de cas de ce genre et lorsqu'il s'agit d'une question de propriété dans le cadre de l'alinéa *b*) de l'article 3, nous nous trouverions dans la curieuse situation d'un particulier n'étant pas représenté par le gouvernement mais devant subir toute la pression du droit étranger. Cela me semble un très gros fardeau pour ce particulier qui présente une accusation quelle qu'elle soit.

Le président: Avez-vous d'autres remarques, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Oui, je soulignerai que dans l'optique de l'article 3, l'objectif de l'article 5 est de tenir compte des situations où il existe une convention internationale mettons qui traiterait de la sécurité en mer. Or, lorsqu'un certain nombre de pays ont ratifié une convention de ce genre pour simplifier les choses on suppose ici que le droit étranger est le même que le droit canadien dans ce cas. Mais on sait fort bien qu'un pays étranger peut adhérer à une convention particulière alors que les navires enregistrés chez lui ne répondent pas entièrement aux normes de la convention. Donc, par conséquent, ici, comme dans la Loi sur la marine marchande du Canada, on veut s'assurer

[*Texte*]

convention and therefore the spirit of this—and the spirit of this was contained in the Canada Shipping Act as well; this is not really anything different from what was done under the Canada Shipping Act—is to make sure that such foreign ships have an onus on them, not only that their registering country has adopted such an international convention but also that they are up to that standard. And it seemed to us that this is the case where we are dealing with foreign owners and foreign ships and that the ordinary onus should be reversed, that there should be a heavier obligation on those ships to ensure Canada that their country of registry not only has the same standards but that they themselves have lived up to those standards. That is the essential purpose of the section.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Mr. Peters: Mr. Chairman, the reverse must be the problem though. Let us use for an example a Bahamian ship registry, one that does not belong to necessarily any of the conventions—maybe they do or maybe they do not, I do not know. But let us say it does not, and a Canadian ship is involved. If that happened in Naples and there was a Canadian ship involved, the Canadian authorities would provide the assistance for the presentation of the damage claim. Well, they have represented some of these, not necessarily in that country. But on occasion the Embassy has represented the Canadian owner. It just seems to me that we are putting an onus on somebody to prove that this allegation took place whereas, if it is under the Maritime Code, that Code should be partly responsible for the enforcing of those regulations.

Let us use another example, then, where we are talking about something that is much more familiar to me and may be the traffic violations. When you lay the point of information that the other driver was not behaving as he should, the Crown, if it agrees with that allegation, carries the case, the individual does not carry the case.

The Chairman: Mr. Harquail, on a point of order.

• 1210

Mr. Harquail: I am just wondering, for clarification, are we in the clause-by-clause stage, are we going back into Committee or just what is the interpretation of the Chair at this moment as to what we are doing? Would you clarify exactly what we are trying to accomplish at this moment? I would like to know.

The Chairman: We are on Schedule III, clause-by-clause study.

Mr. Harquail: We have been debating now or discussing for the last half hour and we do not seem to be—is this part of the clause-by-clause study that we are . . .

The Chairman: Each clause is debatable. I know that we are not making much headway, but there is not much that the Chair can do. If the clause is to be debated, it will continue to the satisfaction of the member who is asking the question.

Mr. Mahoney.

Excuse me, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: What happened to Schedules I and II?

[*Interprétation*]

que les navires étrangers en supportent ces conséquences et on ne veut pas simplement s'assurer que leurs pays d'enregistrement ont signé la convention internationale. On veut que ces navires respectent nos normes et il nous semble que, dans le cas de propriétaires et de navires étrangers, que la charge de la preuve telle qu'elle a lieu ordinairement devrait être renversée et que ces navires aient l'obligation d'assurer au Canada que leur pays d'enregistrement non seulement accepte ces mêmes standards mais qu'eux-mêmes les respectent. Voilà l'essentiel de cet article.

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

M. Peters: Monsieur le président, c'est pourtant dans le cas inverse qu'on a un problème. Supposons qu'un navire soit enregistré aux îles Bahamas, pays qui n'a pas nécessairement signé de convention, et que l'autre navire impliqué soit un navire canadien. Supposons que l'accident se produise à Naples; les autorités canadiennes fourniraient l'aide nécessaire au navire canadien pour présenter la réclamation en dommages. Dans certains cas, c'est l'ambassade qui a représenté le propriétaire canadien et il me semble que nous obligeons ici quelqu'un à faire la preuve que tel a été le cas alors que si l'affaire tombait sous le coup du Code maritime ce serait le code qui serait partiellement responsable de la mise en application de ces règlements.

Un autre exemple. Je veux parler d'un domaine qui m'est beaucoup plus familier, c'est-à-dire des infractions au Code de la route. Vous pouvez prétendre que l'autre conducteur ne s'est pas conduit comme il aurait dû et c'est la Couronne, si elle accepte cette thèse, qui dans ce cas s'occupe de la cause ce n'est pas le particulier.

Le président: Monsieur Harquail invoque le Règlement.

M. Harquail: Je me demande si nous étudions le bill article par article, ou allons-nous revenir en Comité; j'aimerais savoir ce que le président pense de ce que nous faisons actuellement?

Le président: Nous en sommes à l'annexe III, à l'étude article par article.

M. Harquail: Nous discutons depuis cette dernière demi-heure et pourtant nous ne semblons pas faire cette étude article par article . . .

Le président: Chaque article peut faire l'objet de discussions. Nous n'avançons pas beaucoup, mais je n'y puis pas grand chose. Si l'article est à discuter, on continuera à discuter jusqu'à ce que le député qui pose les questions soit satisfait des réponses.

Monsieur Mahoney.

Excusez-moi, monsieur Harquail.

M. Harquail: Qu'est-ce qui est arrivé aux annexes I et II?

[*Text*]

An hon. Member: They have been allowed to stand.

Mr. Harquail: Schedules I and II have been allowed to stand.

The Chairman: Right, until hopefully this afternoon we have another meeting at which time we can come up with a decision that will please the Committee members so we can continue and pass this Bill.

Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I have only one comment on the question, that in the case of traffic violations, for example, you are dealing with a controllable situation where generally speaking Canadians are involved in the interpretation of something such as a highway traffic act. Here we are dealing with something on a much more international level. There is no real quarantee, because the country of registry has adopted certain international conventions, that a ship belonging to that registry is up to the standard of those conventions. In the case of a Canadian ship that ran into this sort of a problem in foreign waters, it would be up to the Canadian shipowner to satisfy that foreign government that he was meeting standards and I would suggest that in that case, he would not be represented by the Canadian government. It would be up to him to show that his ship was up to the standard of that country and that convention.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Mr. Peters.

Mr. Peters: It just seems to me that to leave it up to the individual where the code is setting the rule and where the rule appears to have been broken that the code should provide some method of processing that grievance. I agree that the individual who lays the charge has a responsibility, but it just seems to me that we are not likely to get too many complaints from many of the small shipowners who are slying those waters if the total responsibility for having someone else live up to our maritime code does not involve the federal government in providing that kind of assistance. I will leave it at that.

The Chairman: Thank you, Mr. Peters.

Part BI-5 agreed to.

On Part BI-6—*Application to Canadian ships outside Canada.*

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Yes, Mr. Chairman, if I could I would like to propose a technical amendment to this part and I would like comments from Mr. O'Neil and Mr. Mahoney on it.

I would move that Part BI-6 of Bill C-61 be amended by adding immediately after line 12 on page 29 the following subparagraph:

> (2)(i) Notwithstanding paragraph (1), the provision to the code does not apply to a Canadian ship that is within the waters of a foreign state where compliance with such provision would require a person to contravene a law of that foreign state that by its expressed terms applies both to the ships of that state and to all other ships within the waters of that state.

[*Interpretation*]

Une voix: On les a réservées.

M. Harquail: Est-ce vrai?

Le président: Oui. Nous espérons avoir une autre séance cet après-midi qui nous permettra d'en arriver à une décision qui plaise aux membres du Comité afin que nous puissions continuer et adopter le bill.

Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Je n'ai qu'une remarque à faire à ce sujet: c'est que dans le cas des infractions du Code de la route, vous êtes dans une situation où ce sont des Canadiens qui discutent de l'interprétation de la Loi sur le trafic routier. Mais nous sommes ici dans un domaine plus international et nous n'avons aucune garantie réelle que, parce que le pays d'enregistrement a adopté certaines conventions internationales, un navire enregistré répond aux normes établies par ces conventions. Dans le cas d'un navire canadien qui se trouve dans cette situation dans des eaux étrangères, c'est au propriétaire canadien de prouver à ce gouvernement étranger qu'il répondait à ses normes et je dirais que dans ce cas il ne serait pas représenté par le gouvernement canadien. Ce serait à lui de prouver que son navire était conforme aux normes de ce pays et de cette convention.

Le président: Merci monsieur Mahoney.

Monsieur Peters.

M. Peters: Il me semble que puisque des règles du Code semblent avoir été violées, le Code devrait prévoir quelques méthodes de traitement de ce grief et que ce ne devrait pas être de la responsabilité du particulier. Je suis d'accord pour dire que le particulier qui présente une accusation a la responsabilité de faire sa preuve mais il me semble pas que nous aurons beaucoup de plaintes venant de petits propriétaires naviguant dans ces eaux si la responsabilité d'obliger quelqu'un d'autre à se conformer à notre Code maritine n'oblige pas le gouvernement fédéral à fournir ce genre d'aide. De toute façon, j'en reste là.

Le président: Merci, monsieur Peters.

L'article BI-5 est adopté.

L'article BI-6—*Application aux navires canadiens à l'extérieur du Canada.*

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: J'aimerais apporter une modification à cette partie et j'aimerais que M. O'Neil et M. Mahoney fassent des remarques à ce sujet.

Je propose que l'article BI-6 du Bill C-61 soit modifié par l'insertion immédiatement après la ligne 13 page 29 de ce qui suit:

> (2.1) Par dérogation au paragraphe (1). une disposition du présent Code ne s'applique pas à un navire canadien se trouvant dans les eaux d'un État étranger lorsque, pour s'y conformer, une personne est obligée d'enfreindre une loi de cet État étranger qui s'applique tant à ses navires qu'à ceux se trouvant dans ses eaux.

[*Texte*]

That is the amendment, Mr. Chairman, and it has to do with the matter of conflicts of laws. Perhaps Mr. Mahoney or Mr. O'Neil would want to add a further point of clarification if members require that.

The Chairman: Mr. Mahoney.

• 1215

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. I would not propose to say a great deal about this except that really by oversight, it was concluded that with Clause BI-6, as it was originally drafted, we might be putting Canadian ships into the awkward situation of offending against foreign law by complying with Canadian law, and a subsection of this kind is necessary to ensure that they are able to comply with the foreign law.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Amendment agreed to.

Clause BI-6, as amended, agreed to.

Clauses BI-7 and BI-8 agreed to.

On Clause BI-9—*Notice of proceedings*

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, some time ago, at the beginning of our clause-by-clause study of this bill, Mr. Mahoney indicated that after his consultations with various interested parties in this legislation, including a committee of the Canadian Bar Association, he had come to the conclusion that a certain method of providing notice in certain cases would be preferable in the legislation. Unfortunately, in the original drafting of the legislation that recommendation in its specific terms was not included. The purpose of an amendment, which I would now move, to Clause BI-9, would simply be to accomplish that particular objective as recommended to us from a number of sources—particularly the Canadian Bar Association.

I would move that Clause BI-9 of Bill C-61 be struck out and the following substituted therefor:

BI-9 (1) Where any proceedings are taken under this Code or any other act of Parliament against a foreign registered ship, or against the master or owner of a foreign registered ship as such master or owner, notice in writing of such proceeding shall forthwith be given to the consular officer for the state in which the ship is registered or otherwise documented at or nearest to the port where the ship is for the time being, and such notice shall specify the grounds on which the proceedings have been taken.

(2) Subsection (1) does not apply where, before notice is given in accordance with that subsection, security has been given in respect of the proceedings taken under this Code or any other act of Parliament and the ship to which those proceedings relate has been released from detention or arrest.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: DOes that in any way, Mr. Chairman, relate to the personnel against whom a charge may have been laid? That exclusion covers the ship, and it says it shall not apply where security has been granted. Does it apply only to the ship? If so, as I understood it, it does not specify that specifically. So, if you charged the Captain, is he also excluded by the terms of that clause?

[*Interprétation*]

Voilà l'amendement, monsieur le président, et il s'agit de conflits de droits. Peut-être que M. Mahoney ou M. O'Neil pourront-ils nous apporter d'autres éclaircissements si les membres du Comité le demandent.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas beaucoup à ajouter à ce sujet, sauf que vraiment par mégardes, on a conclu que l'article BI-6, tel que rédigé à l'origine, pourrait placer les navires canadiens dans la situation délicate d'enfreindre la loi des pays étrangers en se conformant à la Loi canadienne; un paragraphe de ce genre est donc nécessaire pour s'assurer qu'ils peuvent se conformer à la Loi étrangère.

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

L'amendement est adopté.

L'article BI-6, tel que modifié, est adopté.

Les articles BI-7 et BI-8 sont adoptés.

Article BI-9—*Avis de procédures.*

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, il y a quelque temps, au début de l'étude article par article du Bill, M. Mahoney a souligné qu'après avoir consulté les diverses parties intéressées à cette loi, y compris le Comité de l'Association du barreau canadien, il en était venu à la conclusion qu'il serait préférable d'inclure dans la loi un moyen quelconque pour donner avis dans certains cas. Malheureusement, dans le libellé original de la Loi, cette recommendation n'a pas été inclus. L'amendement que je propose maintenant à l'article BI-9, ne fait que répondre à cet objectif précis, recommandé par plusieurs sources, en particulier par l'Association du barreau canadien.

Je propose donc que l'article BI-9 du Bill C-61 soit remplacé par ce qui suit:

BI-9. (1) Lorsque des procédures sont intentées, en vertu du présent Code ou de toute autre loi du Parlement, contre un navire immatriculé à l'étranger, ou contre le capitaine ou le propriétaire d'un tel navire en cette qualité de capitaine ou de propriétaire, un avis écrit de ces procédures doit être immédiatement donné au fonctionnaire consulaire représentant l'État dans lequel le navire est immatriculé ou autrement inscrit, au port ou à l'endroit le plus proche du port où se trouve alors le navire, et cet avis doit préciser les motifs pour lesquels elles ont été intentées.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas où, avant que l'avis prévu à ce paragraphe ne soit donné, une garantie a été donnée au sujet des procédures prises en vertu du présent Code ou de toute autre loi du Parlement et le navire visé par ces procédures a été libéré.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Est-ce que ceci se rapporte d'une façon ou d'une autre, monsieur le président, au personnel contre qui une accusation a été portée? Cette exclusion a trait aux navires, mais ne s'applique pas dans le cas où une garantie a été donnée. S'applique-t-elle au navire seulement? Dans ce cas, si j'ai bien compris, l'amendement ne le dit pas de façon très claire. Mais si vous accusez le capitaine, pourrait-il être également libéré par le libellé de cet article?

[*Text*]

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, it would only apply to the master in cases where, under a provision of the Code, the master is charged as master of the ship, that is, for what is known as an offence of the ship. The purpose of the amendment really is to relax the restriction somewhat, because as a group the admiralty lawyers felt that it was putting a very heavy onus on them to have to formally serve notice. In general discussion it was agreed that that onus, perhaps was a bit too heavy, because there is often a difficulty in finding foreign consulates in a particular place. It was felt that the restriction should be somewhat lightened.

Mr. McCain: Maybe I can change my question, then. If the captain or an officer of the ship is charged, and presents the proper security, is he allowed to depart under the amendment which has just been brought in? I can see your letting the ship go, but it seems to me that the clause is so broad that it lets the people go, in case you might want to detain some of the people.

Mr. Mahoney: No, the clause, even as amended, does continue to refer to the master or owner, and in any offence related to the ship they would be allowed the same sort of latitude where security was given.

• 1220

Mr. McCain: If that is desirable. Those guys get out of here and they are gone. If you wanted to deal with them and they go back to some other domain, you can choose to turn them over to you. You have the security, but you do not have anything else.

The Chairman: Any further comments?

Clause B1-9 as amended agreed to.

Clauses B1-10 to B1-13 inclusive agreed to.

On Clause B1-14—*Regulations*

The Chairman: Mr. Forrestall. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, in connection with these regulations, since they have been discussed with the people of the Atlantic area, which was a precondition of the bill by the former Minister, it seems to me that this Committee should have some opportunity to take some look at them or at least to have some comments which may have been made as they were considered by Atlantic provinces representatives. They are a very integral part of the bill. The bill is so broadly constructed that regulations are going to be extremely pertinent to this bill. I wonder if the Chairman would attempt to get for us these regulations for consideration at this afternoon's meeting? Very obviously they are drafted, they have been considered and I think it is pertinent that we see them.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. I am not certain whether the Canadian Transport Commission has its regulations related to the coasting trade in sufficiently advanced form that they could be submitted to the Committee. I would also like to say that this regulation section is really much broader than the coasting trade, which is contained only in relatively few provisions of the bill. The essential purpose of this section is to ensure that there is public scrutiny of regulations, quite aside from any agreement to consult with the Atlantic provinces. The purpose is to ensure that there is a procedure for public scrutiny of

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, cet article ne s'applique qu'au capitaine dans les cas où, en vertu d'une disposition du code, le capitaine est accusé en tant que capitaine du navire, c'est-à-dire pour ce qui est reconnu comme étant une infraction du navire. Le but de l'amendement est d'assouplir les restrictions quelque peu, car en tant que groupe, les avocats de l'Amirauté ont trouvé que donner un avis était leur imposer un fardeau trop lourd. Il a été convenu, dans les discussions générales, que ce fardeau était peut-être un peu trop lourd, à cause de la difficulté parfois à trouver des consulats étrangers dans un endroit donné. On a cru bon d'assouplir un peu cette restriction.

M. McCain: Je peux peut-être reformuler ma question. Si le capitaine ou un officier du navire est accusé, s'il offre une garantie appropriée, peut-il être libéré en vertu de l'amendement qui vient d'être proposé? Je comprends que vous laissez partir le navire, mais il me semble que l'article est tellement vaste, qu'il peut également libérer les personnes dans des cas où vous voudriez les retenir.

M. Mahoney: Non, l'article, tel que modifié, se rapporte toujours au capitaine ou au propriétaire, et pour toute infraction se rapportant au navire, ces personnes auraient la même liberté si une garantie était donnée.

M. McCain: Je me demande si c'est souhaitable. Ces hommes peuvent partir d'ici; si vous vouliez les interroger, il pourrait être complexe de demander leur extradition. Vous avez la garantie, mais vous n'avez rien d'autre.

Le président: Avez-vous d'autres remarques?

L'article BI-9, tel que modifié, est adopté.

Les articles BI-10 à BI-13 inclusivement sont adoptés.

Article BI-14, *Règlements.*

Le président: Monsieur Forrestall, vous avez la parole; vous serez suivi de M. McCain.

M. McCain: Monsieur le président, au sujet de ces règlements, étant donné qu'ils ont été discutés avec les représentants de la région Atlantique, condition préalable du bill exigée par l'ancien ministre, il me semble que le Comité devrait avoir l'occasion de voir ou du moins d'obtenir les remarques qui ont été faites à ce sujet par les représentants des provinces Atlantiques. Ces remarques font partie intégrante du bill. Ce bill est tellement vaste que les règlments seront très importants pour le bill. Je me demande si le président pourrait essayer de les obtenir pour nous, afin que nous puissions les étudier à la réunion cet après-midi? Il est évident qu'ils ont été rédigés et étudiés. A mon avis, il serait approprié que nous les examinions.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Merci monsieur le président. Je ne suis pas certain que les règlements concernant le cabotage de la Commission canadienne des transports soient suffisamment prêts pour être soumis au Comité. J'aimerais vous dire également que cette section des règlements comprend beaucoup plus que la cabotage qui fait l'objet de bien peu de dispositions du bill. Le but essentiel de cette section est d'assurer qu'il y ait une étude publique des règlements, tout à fait distincte d'un accord visant la consultation des provinces Atlantiques. L'objectif est également de s'assurer qu'il y ait une étude publique de tous les règlements

[*Texte*]

any regulations under the bill which are related to this clause, not only prior to the passage of the bill but forever and ever, as long as the bill stands. So, to that extent this clause is a procedural one rather than a substantive one.

Mr. McCain: This is fine. I cannot argue that, but this is where the word "regulation" comes in, and therefore it is pertinent to me as an Atlantic province member concerned with this item that that portion of the regulations to which the Hon. Mr. Marchand referred when he made the public statement that the Atlantic provinces would have an opportunity to consider and approve the regulations prior to the passage of the Act. At least that was my understanding of his statement.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. McCain: Just a moment. I did not get an answer yet. Excuse me.

The Chairman: I am sorry, Mr. McCain. Do you have a comment to make on that, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: Only a very brief one, Mr. Chairman, I think the Minister made direct reference to the regulations relating to the coasting trade when he was here the other evening, and he gave certain assurances at that time that discussions would be going on with the Atlantic provinces. Again, I can only say that what we are concerned with in this section is the future, with regard not only to those regulations but to all regulations under the act. Indeed, with respect to those coasting trade regulations; quite aside from the Minister's comment on consultation, by this section those regulations will also be subject to public scrutiny through this procedure.

Mr. McCain: Yes, but this is after the fact.

• 1225

Mr. Chairman, there is a broad field for regulations, certainly. There may be regulations pertaining to personnel and their qualifications. There may be regulations relating to the type and construction and standards for the ships. I am sure that was not what was intended that they should discuss at a meeting with the Atlantic provinces. A meeting has been held. Some draft regulations have been presented, they have been considered and discussed. I am not familiar with what has come out of that meeting.

In view of that former commitment, I would ask you, Mr. Chairman, that that part of those regulations which relates to the statement of the honourable Mr. Marchand, confirmed and supported by the present Minister of Transport, should be before this Committee before we close out. It has been considered by other groups of people in Canada, and I think the Committee is entitled to see them, to consider and discuss them as a very pertinent part of the act, by commitment of the Minister. Not all of them, as Mr. Mahoney has said; I certainly would not know about it if I did.

The Chairman: We have two other questioners. We will see if it is related to the same subject. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, my comment is simply to reinforce that of Mr. McCain. We are moving ahead with the bill now and there is some indication that we might be able to make some extensive progress this afternoon. It appears that the bill would then be in the House in fairly short time.

[*Interprétation*]

établis en vertu de cet article, non pas seulement avant l'adoption du bill, mais continuelle, tant que le bill s'appliquera. Il s'agit donc d'un article de procédure plutôt que d'un article de fond.

M. McCain: Très bien. Je ne discute pas, mais c'est là où le mot «règlements» est mentionné et, par conséquent, en tant que député d'une province atlantique, je m'intéresse à cet item, à cette partie du règlement qu'a mentionnée l'honorable M. Marchand dans sa déclaration publique portant que les provinces Atlantiques auraient l'occasion d'étudier et d'approuver les règlements avant l'adoption de la loi. Enfin c'est ce que j'ai cru comprendre.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. McCain: Un instant. Excusez-moi, mais je n'ai pas encore reçu une réponse.

Le président: Excusez-moi, monsieur McCain. Vouliez-vous faire une remarque à ce sujet, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Une très brève remarque, monsieur le président. Je crois que le ministre a surtout parlé du règlement concernant le cabotage lorsqu'il est venu l'autre soir, et il a donné des garanties à ce moment-là qu'il y aurait des discussions avec les provinces Atlantiques. Je le répète, ce qui nous intéresse dans cet article, c'est l'avenir, non seulement pour ces règlements, mais pour tous les autres règlements qui relèvent de la Loi. Pour ce qui est des règlements concernant le cabotage, nonobstant les remarques du ministre concernant la consultation, par cet article, ces règlements feront également l'objet d'une étude publique en vertu de cette procédure.

M. McCain: Oui, mais ce sera après le fait.

Monsieur le président, c'est certain qu'il y a beaucoup de place pour les règlements. Il peut y avoir des règlements concernant le personnel et sa compétence. Il peut y avoir aussi des règlements concernant le genre de navires construits et les normes pertinentes. Je suis certain que ce n'était pas là ce que l'on voulait voir discuter à la réunion avec les représentants des provinces atlantiques. Il y a eu réunion où certains projets de règlements ont été présentés et ont fait l'objet d'une étude et d'une discussion. Je ne sais pas ce qui est sorti de cette réunion.

Étant donné cet engagement antérieur, je vous demanderais, monsieur le président, que cette partie des règlements ayant trait à la déclaration de l'honorable M. Marchand, qui ont été confirmés et appuyés par le ministre des Transports actuel, nous soient remis avant que nous terminions cette étude. D'autres groupes de personnes au Canada les ont examinés, et je crois que le Comité a droit de les voir pour en discuter, puisqu'ils font partie de la Loi, comme l'a promis le ministre. Il n'est pas question de voir tous les règlements, comme l'a dit M. Mahoney, ce ne serait pas mon intention.

Le président: Nous avons deux autres personnes qui veulent poser des questions. Nous allons voir si leurs questions ont trait à ce sujet. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je voulais simplement appuyer M. McCain. Nous allons de l'avant dans l'étude du bill actuellement et il semble que nous puissions beaucoup progresser cet après-midi. Le bill pourrait donc être étudié par la Chambre très bientôt.

[*Text*]

While we do have the Minister's assurances that these regulations will have the imprimatur, if you will, of the Council of Maritime Premiers we have no way, or no way has been described to us, of indicating whether or not the assurances given by Mr. Lang, the Minister, have in fact been carried out before we at this stage give broad approval to this bill.

Our difficulty is winding up in the House of Commons and moving through it fairly quickly without demonstrated assurance that the desires and the wishes of the Maritime Council Premiers have been met with regard to the regulations—again, as Mr. Mahoney pointed out, in a very narrow sense. We would reinforce that very strongly.

Our fear is that we will be caught up in two or three weeks' time. The bill will be passed, it will be law, and we will not have a demonstration that the assurances of the Minister to the Council have in fact been carried out.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, on this point. On previous occasions before the Committee, I provided some information as to where the discussions between the Minstry officials, as well as representatives of the CTC and others and the provincial representatives, stand at this particular moment. I think that information was confirmed in specific terms the other evening by the Minister when he was with us.

I think Mr. McCain may have somewhat inadvertently misinterpreted the commitment that was offered. I think he used the expression that the regulations would have to be seen and approved and passed upon by the provinces prior to the passage of the act. I do not think that was the undertaking. I think there was an undertaking to consultation, certainly, before any regulations were promulgated. However, I do not think the commitment was predicated specifically as having to be completed before the act itself was passed. It is my understanding that the Maritime Council of Premiers is really quite content with the content of the legislation per se. Although they are anxious to have this consultation on the regulations, I do not believe it is their wish that the legislation itself be delayed while that consultation in respect of regulations goes forward.

However, be that as it may, I would certainly be prepared to undertake to the Committee, at this moment, to find out the exact state of play of that situation and to report back this afternoon when we reconvene at 3.30 o'clock.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale.

• 1230

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. McCain, permit me before going on: for the information of the members, when the regulations are made, registered and published, they come under the scrutiny of the Standing Committee on Regulations and Other Statutory Instruments, at which time I am sure they can be discussed.

Mr. McCain, on a point of order.

Mr. McCain: I do not think Mr. Goodale wants to be in error. May I refer him to the news release; to the text of the speech as it was released to the public. The commitment was very definite that the bill would not be passed until the Atlantic Provinces did in fact see and approve of and agree with the regulations and the Act itself. It was a very definite and specific commitment made in Charlottetown some time ago. I do not know the date.

[*Interpretation*]

Même si nous avons des garanties du ministre que ces règlements auront l'*imprimatur* du Conseil des premiers ministres des Maritimes, il n'y a rien qui nous assure que les garanties de M. Lang, le ministre, ont été acceptées avant que nous approuvions ce bill.

Le problème, c'est qu'avant de renvoyer ce bill à la Chambre des communes et d'agir très rapidement, nous ne savons pas si les désirs et les souhaits des premiers ministres des provinces maritimes ont été exaucés au sujet de ces règlements, comme l'a mentionné M. Mahoney. Nous sommes tout à fait d'accord.

Nous avons peur que, dans deux ou trois semaines, alors que le bill sera adopté et deviendra loi, nous n'ayons aucune assurance qu'on a donné suite aux garanties du ministre au Conseil.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je voudrais prendre la parole à ce sujet. A plusieurs reprises au Comité, j'ai fourni des renseignements pour dire où en étaient les discussions entre les hauts fonctionnaires du ministère, des représentants de la CCT, d'autres personnes et des représentants des provinces. Je pense que ces renseignements ont été confirmés, l'autre soir, par le ministre, lors de sa visite.

Je crois que M. McCain n'a pas bien saisi l'engagement qu'a pris le ministre. Il a dit qu'il fallait que les règlements soient vus, approuvés et adoptés par les provinces avant l'adoption de la loi. Je ne crois pas que c'était là l'engagement. Il y a eu un engagement de consultation, avant que les règlements soient promulgués. Je ne crois pas, toutefois, que cet engagement spécifiait qu'il fallait que les consultations aient lieu avant que la loi soit adoptée. Si j'ai bien compris, le Conseil des premiers ministres des provinces maritimes est tout à fait satisfait du contenu de la loi. Même s'ils veulent bien avoir cette consultation sur les règlements, ils ne souhaitent pas que la loi soit retardée par cette consultation.

De toute façon, je pourrais promettre au Comité de chercher à savoir où nous en sommes exactement, à ce moment-ci, et à en faire rapport cet après-midi, lorsque nous nous retrouverons à 15 h 30.

Le président: Je vous remercie, monsieur Goodale.

M. McCain: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur McCain, laissez-moi continuer un petit instant. Pour votre information, lorsque les règlements sont rédigés, enregistrés et publiés, ils deviennent l'objet d'un examen approfondi du Comité permanent des règlements et des textes réglementaires, et je suis certain qu'ils feront l'objet de discussions à ce moment-là.

M. McCain invoque le Règlement.

M. McCain: Je ne crois pas que M. Goodale veuille demeurer dans l'erreur. Puis-je le reporter au communiqué, au texte du discours qui a été publié. L'engagement était très clair: le bill ne serait pas adopté avant que les provinces de l'Atlantique aient vu et approuvé les règlements et la loi elle-même. C'est un engagement ferme et très clair qui a été pris à Charlottetown il y a quelque temps. Je ne connais pas la date exacte.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

It is 12.30 o'clock. Maybe we could adjourn on this point and come back at 3.30 o'clock. By that time we may have more specific information for the Committee members.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

• 1543

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We are resuming debate on Bill C-61, Maritime Code Act.

Most of the members are aware of our two witnesses, Mr. Mahoney and Mr. O'Neil, who were with us this morning.

We will continue with Schedule III. When we adjourned we were discussing Clause BI-14.

On Clause BI-14-*Regulations.*

The Chairman: I believe most of the members are aware that the request for the regulations on that item is simply not normal procedure. Requests for these regulations are just not common practice before the bill has been accepted. In discussions at report stage it can be done, at third reading and at committee.

However, I believe Mr. Goodale has some comments he would like to make on that Clause BI-14. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, pursuant to the discussion this morning, particularly the request from Mr. McCain having to do with the regulations to be formulated and promulgated under this bill, I would like to make a series of points which I hope will help to satisfy the concerns which Mr. McCain and others have raised. Those concerns, of course, most particularly have been voiced by the Council of Maritime Premiers or at least the Atlantic Provinces Transportation Commission that appeared before us directly.

First, I think on the simple procedural point, as you have indicated, it is a pretty unusual procedure for a committee to get into the business of scrutinizing the regulations that are eventually to be produced under a particular piece of legislation that is before a committee before that bill, in fact, has been finally disposed of. I think that perhaps is a bit of a dangerous precedent for a committee to get into very easily. I would not say perhaps that it should never be done, but I think it is a practice that we should endeavour to avoid because it is not the normal one.

• 1545

This bill has a special provision in it that provides for the advance publication of regulations to ensure better public understanding and indeed an opportunity for the public to make representations about regulations produced under this legislation. So to that extent this bill is exceptional because it does provide for that special opportunity for everyone in the public, not just those members who sit around this table, to have an opportunity to look at the regulations and make their opinions known about them before those regulations in fact take effect. That I think reduces the necessity for this Committee to study the regulations.

[*Interprétation*]

Le président: Je vous remercie monsieur McCain.

Il est 12 h 30. Nous pourrions peut-être ajourner maintenant pour revenir à 15 h 30. Entre temps, nous aurons peut-être des renseignements plus précis pour les membres du Comité.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous avons le quorum; nous pouvons donc reprendre l'examen du Bill C-61, Loi sur le Code maritime.

La plupart d'entre vous reconnaissez sans doute nos témoins, MM. Mahoney et O'Neil, puisqu'ils étaient avec nous ce matin.

Nous allons reprendre l'examen de l'Annexe III. Lorsque nous avons levé la séance ce matin, nous en étions restés à l'article BI-14.

Article BI-14—*Règlements.*

Le président: Vous savez sans doute que la demande qui a été faite au sujet des règlements ne répond pas à la procédure normale. En effet, l'usage veut que le bill soit adopté avant que des règlements ne soient établis. On peut cependant en discuter à l'étape du rapport, à l'étape de la troisième lecture et au Comité.

Je voudrais maintenant laisser la parole à M. Goodale qui a certaines remarques à faire à propos de l'article BI-14.

M. Goodale: Monsieur le président, à la suite de la demande présentée ce matin par M. McCain au sujet des règlements qui seront formulés et promulgués dans le cadre de ce bill, j'aimerais faire plusieurs remarques qui, je l'espère, dissiperont l'inquiétude manifestée par lui et d'autres députés. Cette inquiétude est également partagée par le Conseil des premiers ministres des Maritimes ou tout au moins, par la Commission de transport des provinces de l'Atlantique qui a comparu devant nous.

Tout d'abord, vous savez très bien qu'il est tout à fait inhabituel, pour un comité, d'étudier les règlements qui seront publiés dans le cadre d'un projet de loi tant que celui-ci n'est pas adopté. A mon avis, cela constituerait un dangereux précédent pour le comité. Je ne veux pas dire par là qu'il ne faut pas le faire, mais simplement qu'il vaut mieux éviter d'avoir recours à cette procédure inhabituelle.

Ce bill prévoit spécialement que les règlements seront publiés à l'avance afin de permettre au public d'être mieux informé et de donner son avis sur ces règlements. En ce sens, donc, ce bill est exceptionnel puisqu'il permet au simple particulier, et non seulement aux députés de ce comité, d'examiner ces règlements et de faire connaître leur opinion avant leur entrée en vigueur. A mon avis, il est moins nécessaire que le comité étudie ces règlements.

[*Text*]

Further, of course, as you yourself pointed out this morning, Mr. Chairman, when those regulations are published the members of the House of Commons would have a chance to look at them in the course of the work of another committee of the House, the Committee on Regulations and Other Statutory Instruments. I suggest that particular forum would be a far more appropriate one for that discussion to be pursued in.

On the specific question, the substantive question which Mr. McCain has raised, I would like for the information of members of the Committee to review the circumstances surrounding the discussions of Bill C-61, in particular the undertakings given by the former Minister, Mr. Marchand, to the Maritime premiers with respect to the regulations in connection with the coasting trade particularly. To start that summary I would simply and specifically like to refer to the original news release which is really more than that. It is a joint statement issued by all of the ministers participating in a conference of transportation ministers, both federal and provincial, in Summerside, Prince Edward Island, on September 24, 1973.

I think the operative sentence in that news release—it is rather lengthy and I will not read it all into the record. We do have a portion of it before us in our records earlier in these committee hearings. I would like to refer to a sentence on page 2 of that release which simply states this, and I quote:

> The provinces stressed, and it was agreed, that they would participate actively in drawing up regulations governing these safeguards.

That is the end of the quotation. The provinces referred to are the Atlantic provinces, and the communique was issued as a result of a meeting between Mr. Marchand and his counterparts from those four provinces.

As a result of that undertaking, a series of consultations did go forward. I have indicated the scope of these before, Mr. Chairman, and I will not go through those details again. I would simply mention the dates involved. The first meeting was on June 16, 1975. The second was on September 24, 1975 and the third was on January 6, 1976, in which this particular subject and a number of others were discussed, particularly those matters relating to the regulations that would eventually come forward under this legislation.

During the course of our Committee hearings I gave the Committee the assurance that my understanding of the situation was that these consultations had substantially relieved the concerns that had been expressed and that there was, from the Atlantic provinces, no substantial objection to the legislation. There was a continuing desire to consult about the regulations, and those consultations of course have gone forward.

On February 13, the Minister, Mr. Lang, met again with his four conterparts from the Atlantic provinces in St. John's, Newfoundland, and a joint communique was issued as a result of that meeting, Mr. Chairman. I simply conclude with the operative sentence from that statement as well, which I think sets forth the state of negotiations as they stand now. On the fourth page of that particular statement, again a joint statement by the four provincial ministers and Mr. Lang, I would like to quote these words:

[*Interpretation*]

Par ailleurs, comme vous l'avez fait remarquer ce matin, monsieur le président, lorsque ces règlements seront publiés, les députés pourront avoir l'occasion de les étudier dans un autre comité de la Chambre, à savoir le Comité sur les Règlements et autres textes réglementaires. A mon avis, ce comité serait le forum tout à fait approprié pour en discuter.

En ce qui concerne la question soulevée par M. McCain, j'aimerais rappeler au comité les circonstances qui ont entouré le débat du Bill C-61, et plus particulièrement les assurances données par l'ex-ministre des Transports. M. Marchand, au premier ministre des Maritimes en ce qui concerne les règlements relatifs au cabotage. J'aimerais tout d'abord vous reporter au communiqué qui a été publié à la suite de la conférence des ministres fédéral et provinciaux des transports à Summerside, dans l'Île du Prince-Édouard, le 24 septembre 1973.

Ce communiqué est assez long et, au lieu de le lire en entier, je vais vous citer une phrase qui se trouve à la page 2 et qui stipule que:

> Les provinces ont convenu de participer activement à l'élaboration des règlements régissant ces garanties.

Les provinces en question sont les provinces de l'Atlantique et ce communiqué avait été publié à la suite d'une réunion entre M. Marchand et ses homologues de ces 4 provinces.

A la suite de cet engagement, plusieurs consultations ont eu lieu. J'en ai déjà parlé devant ce comité, monsieur le président, et je ne vous répéterai donc pas tous les détails. Je voudrais simplement vous mentionner les dates auxquelles ces consultations ont eu lieu: la première s'est déroulée le 16 juin 1975, la deuxième le 24 septembre 1975 et la troisième, le 6 janvier 1976; au cours de cette dernière, cette question particulière a été soulevée, ainsi que beaucoup d'autres, et l'on a beaucoup insisté sur tous ces aspects des Règlements qui relèveront finalement de cette loi.

Au cours de nos réunions, j'ai donné au comité l'assurance que ces consultations avaient selon moi permis de dissiper de nombreuses inquiétudes et que les provinces de l'Atlantique n'avaient pas d'objection fondamentale au projet de loi. Certes, elles ont toujours manifesté le désir d'être consultées à propos de ces Règlements, mais ces consultations se sont déroulées normalement.

Le 13 février, le ministre, M. Lang, a rencontré ses 4 homologues des provinces de l'Atlantique à St. Jean de Terre-Neuve; à la suite de cette réunion, un communiqué a été publié dont je voudrais vous lire la phrase principale car, à mon avis, elle indique clairement où en sont les négociations. Cette phrase se trouve à la page 4 de ce communiqué:

[*Texte*]

All ministers thoroughly endorse the Maritime Code now before Parliament and we are assured by Mr. Lang that the federal government will hold further consultations with the provinces before the new regulations are introduced under the Code.

• 1550

That is the end of the quotation, Mr. Chairman, I think it is safe to say that we can, with the support of the Atlantic provinces, at least as expressed by their ministers of transportation, proceed to deal with the bill before us and proceed to dispose of it in all its stages. Of course, we have to continue with the process of consultation with respect to the regulations, but that work can go forward quite apart, and it will go forward quite apart, from the deliberations of the Committee with respect to the specifics of Bill C-61. I would hope that might satisfy some of the concerns that have been expressed.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Goodale. I would hope that would have enlightened the members as to the importance of those regulations to be discussed with the Atlantic provinces and that we could proceed with Clause B1-14, if that was generally agreed.

On Clause B1-14—*Regulations*

Mr. McCain: Mr. Chairman, I think what Mr. Goodale has read is quite correct in principle. Now, we have to put it into practice, because I think that is the thing which must follow. His statement in respect of the accord in principle of the Minister of Transport of the Government of Canada and the Atlantic premiers is absolutely correct; they are in accord with the principle of the Maritime Code—with the reservation, which was not stated there this morning, that the regulations will not conspire against the best interests of the area. And it is in the Act itself, sure, it spells out a code subject to regulations. When is the Act to be proclaimed? When are the regulations to be put before us? The leverage of the Atlantic premiers is gone as soon as this Act passes through the House.

I am not speaking for the Atlantic premiers because I have had no contact with them whatsoever with respect to this bill, but I am speaking for the principle which I think provides one with a reasonable right to ask that these regulations be not as late as usual but that since the spirit of the conversations between the Minister of Transportation and the Atlantic premiers is such that the Act will not come into force until the regulations are satisfactory to all concerned then I think that puts us in the position where it is right to ask that we do see these regulations, and that we are not seeing the Act, in fact, until such time as we have seen those regulations.

I mentioned at an earlier meeting—I do not wish to go through the whole thing but I will repeat a little of it—there has been no cost benefit study presented in respect of the long-term effects on the total aspects of the economy of Canada in respect of this bill. There has been no cost benefit study to substantiate that this will, in fact, be beneficial to the coastal areas of Canada. There has been no cost benefit study to show what affects it may have on land transportation costs, if any. There has been no assur-

[*Interprétation*]

Tous les ministres endossent le Code maritime actuellement étudié par le Parlement et M. Lang nous a promis que le gouvernement fédéral consulterait les provinces au sujet des nouveaux Règlements qui seront établis dans le cadre du Code.

Voilà la fin de la citation, monsieur le président. Je pense pouvoir affirmer qu'avec le soutien des provinces Atlantiques, tel qu'il a été exprimé par leurs ministres des Transports, nous pouvons commencer à nous occuper de ce projet de loi. Évidemment, le processus de consultation devra se poursuivre, en ce qui concerne les règlements, mais il est évident que nous pouvons commencer dès maintenant les délibérations concernant le Bill C-61. J'espère que la discussion permettra de répondre à certaines des préoccupations qui ont déjà été mentionnées à son sujet.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Goodale. Vos remarques auront certainement permis aux députés de comprendre l'importance des règlements qui devront être discutés avec les provinces de l'Atlantique. Si vous êtes d'accord, nous pouvons passer à l'article BI-14.

Article BI-14—*Règlements.*

M. McCain: Monsieur le président, ce qu'a lu M. Goodale est tout à fait exact, tout au moins en principe. Par contre, tout cela devra être mis en pratique. Ce qu'il a dit au sujet de l'accord de principe entre le ministre des Transports du gouvernement du Canada et les premiers ministres des provinces de l'Atlantique est absolument exact, puisque ces derniers acceptent le principe du Code maritime, avec la réserve, toutefois, qui n'a pas été exprimée ce matin, que les règlements n'iront pas à l'encontre des intérêts bien compris de cette région. Comme la loi elle-même indique que le Code doit être sujet aux règlements, je commencerai par demander quand la loi sera proclamée. En outre, quand les règlements nous seront-ils soumis? En effet, dès que le projet de loi aura été adopté par la Chambre, les premiers ministres des provinces de l'Atlantique n'auront plus aucun moyen de pression pour faire respecter leurs points de vue.

Certes, je n'ai pas l'intention de prendre la parole au nom de ces premiers ministres, puisque je n'ai eu aucun contact avec aucun d'entre eux, à l'égard de ce projet de loi; par contre, j'aimerais m'adresser au principe en vertu duquel nous devrions avoir le droit de demander que ces règlements ne nous soient pas soumis dans des délais inacceptables, comme à l'habitude, étant donné l'esprit des discussions qui ont été organisées entre le ministre des Transports et les premiers ministres des provinces de l'Atlantique. De plus, comme la loi n'entrera pas en vigueur tant que les règlements n'auront pas été considérés comme étant satisfaisants, par toutes les parties concernées, nous devons légitimement, je le crois, réclamer que les règlements nous soient soumis le plus tôt possible, car nous ne saurons pas ce qu'est la loi tant que nous ne les aurons pas vus.

Sans vouloir me répéter, j'avais déjà mentionné, lors d'une réunion antérieure, qu'aucune étude de coût n'avait été effectuée au sujet des conséquences à long terme qu'aurait ce projet de loi sur l'ensemble de l'économie du Canada. De ce fait, aucune analyse ne nous permet de croire que ce projet de loi sera avantageux pour les zones côtières du pays. Rien ne nous permet de savoir quels en seront les effets sur les coûts de transport par terre. Jamais le gouvernement ne nous a assuré que si le projet de loi

[*Text*]

ance by government that if it has an adverse affect on land transportation costs as it would be related to water competitive rates by land that the government of Canada is prepared in fact to see that these things do not happen and to take the necessary steps. There has been no indication as to how much it is going to cost for an individual to get permission to use a foreign boat. There is no indication except in one section as to how much time is going to be required. Is 48 hours going to be enough? It is going to take 30 days? Is it going to take 6 months to get this through?

There is one indication in the bill that says that a boat, to be eligible for licensing in Canada, must have been in service for a period of time, dated, named in the Act. Does this mean that if an emergent situation arises and the foreign vessel is required the specified times as laid down in this Act will make it impossible to get a boat. There is no opportunity, as I see it in what I have read of the Act, and I have studied it fairly thoroughly, to meet an emergency.

I think these are all considerations which this Committee and the whole House should be fully aware of before they are asked either to report this back to the House or to give it serious consideration in Committee of the whole.

• 1555

As I said earlier, a Maritime Code; a Canadian merchant marine in effect is what it is attempting to build and is unquestionably an asset to Canada. But I think the Government of Canada has to state the cause and effect, the cost-benefit analysis that will accrue to all of Canada in pursuit of the merchant marine of Canada. And we should know, it should not be any surprise to anybody, six months or ten years hence what the act has done. It is a part of a total policy, one of which should be the economic responsibility which the Government of Canada is prepared to assume in the form of subsidies if necessary and the other is the establishment, after the assumption of that responsibility, of a merchant marine. But we just cannot go without some of this information and be expected to vote in favour of a bill which is in effect a pig in a poke until we get these answers.

This has nothing to do with the phraseology of the individual clauses of the bill. It is the hard economic fact of things and we just have not got . . . it will create jobs, it may sail ships but what does it do to the total economic picture of Canada? And what is the government prepared to do in case it is detrimental to the total economic structure while helping in isolated spots?

Thank you, Mr. Chairman, for your patience; I appreciate it.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Can we now proceed with the clause? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, were you able to get some indication as to the status of the schedules and whether or not we can in fact deal with them, whether or not the question you must put to us is whether or not the schedule shall pass and so on?

[*Interpretation*]

avait des conséquences néfastes sur les coûts de transport par terre, dans la mesure où ils sont rattachés à des taux de transport concurrentiels par eau, jamais donc le gouvernement ne nous a assuré qu'il serait disposé à prendre les mesures nécessaires pour y remédier. Personne ne nous a dit ce qu'il en coûterait à un particulier pour obtenir la permission d'utiliser un navire étranger. Nulle part, à l'exception d'une brève indication dans un article, ne sont indiqués les délais qui seront nécessaires. Cela pourra-t-il se faire en 48 heures ou faudra-t-il y consacrer un mois? Ou six mois?

Un passage du projet de loi prévoit que pour pouvoir obtenir un permis au Canada un bateau devra avoir été en service pendant une certaine période de temps, précisée dans la loi. Ceci signifie-t-il qu'en cas de situations exceptionnelles la loi empêchera l'utilisation d'un bateau étranger s'il ne répond pas aux critères définis, alors que c'est le seul qui pourrait être utilisable? Si j'ai bien compris la loi, telle que je l'ai lue, aucune de ces dispositions ne permettra de faire face aux situations d'urgence.

Toutes ces considérations, me semble-t-il, devraient être parfaitement comprises par tous les membres de ce Comité avant que notre rapport ne soit renvoyé en Chambre et avant que le comité plénier ne lui accorde son attention.

Comme je le disais plus tôt, ce Code maritime est censé être destiné à favoriser la mise sur pied d'une marine marchande canadienne, objectif dont l'avantage est manifeste. Cependant, j'estime que le gouvernement devrait nous faire connaître tous les éléments devant être pris en considération et faire une analyse des coûts et des avantages que ces mesures auront pour le Canada, dans son entier. De plus, afin que ceci ne soit une surprise pour personne, nous devrions avoir tous ces éléments six ou douze mois avant l'adoption du projet de loi. En effet, celui-ci fait partie d'une politique globale, dont le gouvernement canadien doit être prêt à assumer la responsabilité économique, c'est-à-dire sous forme de subventions, si cela s'avère utile, d'une marine marchande. Cependant, nous ne pourrons rien faire tant que nous n'aurons pas obtenu ces informations et l'on ne peut pas attendre de nous que nous votions en faveur d'un projet de loi qui, sans ces éléments, n'a aucune signification concrète.

Certes, je ne conteste pas la rédaction de tel ou tel article du projet de loi. Je m'intéresse purement et simplement aux facteurs économiques fondamentaux qui doivent être pris en considération, ce qui ne semble pas avoir été fait, facteurs tels que la création d'emplois, la rentabilité économique, etc. Quelles mesures le gouvernement a-t-il l'intention de prendre au cas où son projet de loi aurait un effet néfaste sur la structure globale de notre économie nationale, tout en parvenant à aider certains secteurs isolés?

Merci, monsieur le président, de votre patience.

Le président: Merci, monsieur McCain. Pouvons-nous maintenant poursuivre avec cet article? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, avez-vous obtenu certaines indications au sujet des annexes et pouvez-vous nous dire si elles nous seront soumises, à un moment ou à un autre?

[*Texte*]

The Chairman: I have obtained further information and if it is agreeable to the Committee, I will be glad to read it to you.

At this morning's meeting the Chair made a statement with respect to Mr. Forrestall's amendment to Item 1 of Schedule I. In that statement I referred members to a ruling of Mr. Speaker Lamoureux of June 19, 1970. With respect to subsequent comments made on Schedule I on the amending procedure, I would refer members to *May's Eighteenth Edition*, page 507; it is stated that:

> Amendments may be made in every part of the bill, whether in the clauses or the schedules.

May's Eighteenth, pages 508 to 509, further states respecting inadmissible amendments that:

> (2) An amendment cannot be admitted, if it is governed by or dependent upon amendments which have already been negatived.
>
> (3) An amendment must not be inconsistent with, or contrary to, the bill as so far agreed to by the committee, nor must it be inconsistent with a decision of the committee upon a former amendment.

The Chair hopes that this clarifies the concerns expressed at this morning's meeting.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Could you read that last bit again, please.

The Chairman: The Chair hopes that this—I am sorry; no, it says:

> ... nor must it be inconsistent with a decision of the committee upon a former amendment.

Mr. Forrestall: Right.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I respect the ability of your learned counsel and I will accept it. It is just because I know some day I am going to be on the government side and I do not want this type of sloppy approach to amending certain things to ...

The Chairman: Order! Order, please!

• 1600

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I accept that and I appreciate very much the trouble you have gone to through the lunch hour to dig out these references. I simply make the comment. As I understand rules and I understand *Beauchesne* and some of *May's*, we cannot ask a question twice. The question was put, it was adopted and the wording of 5. (1) is explicit. If the Chair were asked to make a ruling on it, you would have to admit that if we were to make any amendments or to do anything with that schedule other than to negate or stop it, that we would be quite out of order.

Having said that, I will pass that perhaps we can move immediately to those schedules. We could put the general question and then move on. We would like to finish this afternoon, if we can.

[*Interprétation*]

Le président: J'ai obtenu des renseignements complémentaires et, si vous êtes d'accord, je vais maintenant vous les donner.

Lors de la réunion de ce matin, le président a fait une déclaration concernant l'amendement de M. Forrestall au chapitre I de la première annexe. Dans cette déclaration j'ai renvoyé les membres du Comité à une décision de l'Orateur, M. Lamoureux, du 19 juin 1970. Pour les autres remarques portant sur la procédure d'amendement de l'annexe I, je renverrai les membres du Comité à la page 507 de la 18e édition de *May*, dans laquelle il est dit que:

> Des amendements peuvent être apportés à toute partie du projet de loi, qu'il s'agisse des articles eux-mêmes ou des annexes.

Aux pages 508 et 509, *May* affirme de plus, au sujet des amendements inadmissibles, que:

> (2) Un amendement ne peut pas être admis s'il découle ou dépend d'amendements qui ont déjà été rejetés.
>
> (3) Un amendement ne peut pas être contraire à un projet de loi déjà adopté par le Comité ou en désaccord avec lui ni venir à l'encontre d'une décision du Comité concernant un amendement antérieur.

Le président espère que ces précisions répondent aux préoccupations que vous avez exprimées ce matin.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Pourriez-vous relire cet extrait, monsieur le président?

Le président: Le président espère que ... Veuillez m'excuser, voici le passage en question:

> ... ni venir à l'encontre d'une décision du Comité concernant un amendement antérieur.

M. Forrestall: Très bien.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je respecte les talents de votre conseiller et j'accepterai donc votre décision. Cependant, je sais que je ferai un jour partie du gouvernement et je tiens à éviter que cette attitude déplorable, à l'égard de la procédure d'amendement ...

Le président: A l'ordre.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'accepte votre remarque et je vous remercie beaucoup pour le temps que vous avez consacré, pendant l'heure du repas, à trouver ces références. J'aimerais toutefois faire une dernière remarque. Si je comprends bien les règlements, ainsi que *Beauchesne* et *May*, nous ne pouvons pas passer deux fois au vote. Or, nous sommes passé au vote, il y a eu adoption et l'article 5 (1) est très explicite. Si l'on demandait au président de prendre une décision à ce sujet, vous devrez admettre que si nous apportions des amendements ou des modifications à cette annexe visant à autre chose qu'à la refuser, nos propositions seraient inadmissibles.

Ceci dit, je vais m'arrêter et nous pourrons peut-être passer immédiatement à ces annexes. Nous pourrions mettre la question aux voix et poursuivre ensuite. Nous aimerions en finir cet après-midi, si possible.

[*Text*]

An hon. Member: Agreed.

Mr. Forrestall: So, we will proceed with the remraks so that they do not in any way prejudice anything that I might want to do at the report stage on the floor of the House.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Forrestall. Shall clause BI-14 carry?

Mr. Forrestall: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall on a point of order.

Mr. Forrestall: I wonder, for the sake of bringing ourselves up to date on Clause BI-14, if we might not reverse and pass those two schedules so that we will be caught up and will not have to go back to it later on. I suggest the question you might properly put is whether or not Schedule I shall carry.

Mr. Goodale: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: . . . just so I understand clearly where we stand now in connection with what we did in previous meetings, it seems to me we had a discussion about Schedule I and decided to proceed on that Schedule item by item, and had in fact negated the first item. So, if we are now called upon to carry Schedule I it would be with Item 1 deleted.

The Chairman: Yes, you are right. It would go from Item 2 to Item 19.

Mr. Goodale: May I also draw the attention of the Committee, Mr. Chairman, to a technical or almost typographical mistake that appears in the second Schedule. This particular matter was drawn to the attention of members quite . . .

The Chairman: Excuse me. We are not there yet. We will go through Schedule I . . .

Mr. Goodale: I heard you call Schedules I and II.

The Chairman: We will go to Schedule I and then, if there is any change in Schedule II, we can do that.

Schedule I as amended agreed to.

The Chairman: The Chair would like to have a mover to proceed to consider Schedule II item by item. Will somebody move that? Mr. Goodale?

Mr. McCain: What was that motion again, Mr. Chairman? I am sorry.

The Chairman: To consider Schedule II item by item.

Mr. McCain: What happened to Clause BI-14? Is that still standing? It is still open?

[*Interpretation*]

Une voix: D'accord.

M. Forrestall: Nous poursuivons donc avec les observations de manière qu'elles ne dérangent en rien ce que je pourrais vouloir faire à l'étape du rapport à la Chambre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Forrestall. L'article BI-14 est-il adopté?

M. Forrestall: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall, un rappel au Règlement.

M. Forrestall: Je me demande si, pour nous mettre à jour au sujet de l'article BI-14, nous ne devrions pas renverser l'ordre et adopter ces deux annexes afin de n'avoir rien négligé et de n'avoir pas à y retourner plus tard. Je pense qu'il faudrait que vous demandiez si l'Annexe I est adoptée.

M. Goodale: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: . . . j'aimerais comprendre clairement où nous en sommes actuellement en ce qui a trait à nos discussions des réunions précédentes. Il me semble que nous avons traité de l'Annexe I et décidé d'étudier chaque article de cette annexe; nous avions, en fait, rejeté le premier article. Donc, si on nous demande maintenant d'adopter l'Annexe I, il faudra que l'article 1 en soit supprimé.

Le président: Oui, vous avez raison. Notre étude porterait sur les articles 2 à 19.

M. Goodale: J'aimerais également signaler au Comité, monsieur le président, une erreur technique sinon typographique qui figure à la deuxième annexe. Cette question particulière a été portée à l'attention des membres . . .

Le président: Je vous demande pardon, nous n'en sommes pas là encore. Nous allons en terminer avec l'Annexe I . . .

M. Goodale: Je vous ai entendu parler des Annexes I et II.

Le président: Nous nous occuperons de l'Annexe I et ensuite, s'il y a une modification à apporter à l'Annexe II, nous nous en occuperons alors.

L'Annexe I modifiée est adoptée.

Le président: J'aimerais que quelqu'un propose d'étudier chaque article de l'Annexe II à tour de rôle. Quelqu'un veut-il bien faire cette proposition? Monsieur Goodale?

M. McCain: Pourriez-vous me répéter l'objet de cette proposition, monsieur le président? Veuillez m'excuser.

Le président: Il s'agit d'étudier chaque article de l'Annexe II à tour de rôle.

M. McCain: Qu'est-il advenu de l'article BI-14? Cette question est-elle toujours réservée? Peut-on toujours en discuter?

[*Texte*]

An hon. Member: Yes.

An hon. Member: We are trying to come back and catch up.

Items 1 to 9 inclusive of Schedule II agreed to.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: On Item 10 of this particular schedule, Mr. Chairman, I would simply like to draw the attention of members to the fact that the subsection referred to in the Railway Act should be Subsection 284(3), not Subsection 284(1), as noted in the Schedule. I think to propose an amendment simply making that correction from (1) to (3) would fit within the terms of your previous ruling. So, I would suggest and move, Mr. Chairman, the amendment to Schedule II in Bill C-61 by striking out the reference in Item 10 thereof to Subsection 284(1) and by substituting therefor a reference to Subsection 284(3).

Item 10 as amended agreed to on division.

Items 11 to 13 inclusive of Schedule II agreed to.

Schedule II as amended agreed to on division.

• 1605

Clauses BI-14 to BI-19 inclusive agreed to.

On Clause BI-20—*Where ship may be arrested*

Mr. Goodale: I have an amendment to Clause BI-20 of Bill C-61, and I move that the Bill be amended as follows: (a) by adding immediately after line 27 on page 37, the following subclause—and the appropriate number, I gather, Mr. Chairman, would be (1.1):

> (1.1) No person who knows or who ought reasonably to know that a ship has been arrested as provided in subsection (1) shall give clearance in respect of that ship unless he has reasonable grounds to believe that the ship has been released from arrest.

There is a second part to that amendment which I will go on to read at the same time, Mr. Chairman: and (b) by striking out line 32 on page 37 and by substituting the following:

and use of the ship; and

The Chairman: They are two separate amendments.

Mr. Goodale: Yes. I think for discussion purposes we can deal with them together, Mr. Chairman, but they are two separate amendments.

Amendments agreed to.

Clause BI-20 as amended agreed to.

Clauses BI-21 to BI-24 inclusive agreed to.

On Clause BI-25—*Manner of service*

Mr. Goodale: My amendment, Mr. Chairman, is on Clause BI-25. This is an amendment, Mr. Chairman, to the English version only, and I move that Clause BI-25 of Bill C-61 be amended as follows: (a) by striking out lines 7 to 9 inclusive on page 43 and substituting the following:

[*Interprétation*]

Une voix: Oui.

Une voix: Nous essayons de revenir aux questions que nous avons négligées.

Les articles 1 à 9 inclusivement de l'Annexe II sont adoptés.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Au sujet de l'article 10 de cette annexe, monsieur le président, j'aimerais simplement souligner aux membres que le paragraphe de la Loi sur les chemins de fer dont il est question ici devrait être le paragraphe 284(3), et non le paragraphe 284(1), tel que cela est indiqué dans l'Annexe. Je pense qu'en proposant un amendement permettant de remplacer le paragraphe (1) par (3), on ne dérogerait pas à votre décision antérieure. J'aimerais donc, monsieur le président, proposer de modifier l'Annexe II du Bill C-61 en supprimant, à l'article 10 de cette Annexe, la mention du paragraphe 284(1) et en la remplaçant par la mention du paragraphe 284(3).

L'article 10 modifié est adopté sur division.

Les articles 11 à 13 inclusivement de l'Annexe II sont adoptés.

L'Annexe II modifiée est adoptée sur division.

Les articles BI-14 à BI-19 inclusivement, sont adoptés.

On passe à l'article BI-20—*Cas où un navire peut être saisi.*

M. Goodale: J'ai un amendement à apporter à l'article BI-20 du bill C-61, et je propose que le bill soit modifié comme suit: *a*) en insérant immédiatement après la ligne 28, page 37, le paragraphe suivant—je suppose, monsieur le président, que la numérotation appropriée serait (1.1):

> (1.1) Quiconque sait ou doit raisonnablement savoir qu'un navire a été saisi conformément au paragraphe (1) ne doit lui donner congé à moins d'avoir des motifs raisonnables de croire qu'il a été libéré.

Cet amendement comprend une deuxième partie que je vais lire tout de suite, monsieur le président: et *b*) en remplaçant la ligne 32, page 37, par ce qui suit:

sion et l'usage d'un

Le président: Cela constitue deux amendements distincts.

M. Goodale: Oui. Je pense qu'aux fins de la discussion, nous pouvons en traiter ensemble, monsieur le président; mais il s'agit, en effet, de deux amendements distincts.

Les amendements sont adoptés.

L'article BI-20 modifié est adopté.

Les articles BI-21 à BI-24 inclusivement sont adoptés.

On passe à l'article BI-25—*Mode de signification.*

M. Goodale: Mon amendement, monsieur le président, porte sur l'article BI-25. Il s'agit, monsieur le président, d'un amendement à la version anglaise uniquement; je propose que l'article BI-25 du bill C-61 soit modifié *a*) en remplaçant les lignes 8 et 9, page 43, par ce qui suit:

[*Text*]

served;

and (b) by striking out line 26 on page 43 and substituting the following:

be found by fixing a copy thereof to a

The Chairman: I believe, Mr. Goodale, that the English version only is on (b), the other is on both.

Mr. Goodale: That is correct, I stand corrected on that point, Mr. Chairman, yes. The second amendment noted as (b) is in the English version only. The first one (a) is in both versions.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): The first one corrects both the English and the French.

Mr. Goodale: That is correct, the word "served"; and the second amendment I mentioned refers only to the English version.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale.

Amendments agreed to.

Clause BI-25 as amended agreed to.

Clauses BI-26 to BII-2 inclusive agreed to.

• 1610

On clause BII-3—*National flag is national colours*

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just a technical point with respect to clause BII-3. I did not propose an amendment because the Secretary of State said that he was prepared to do something about it this spring, if not later in this session then early in the next session. We do not have as yet, in statute form, a national flag. We have resolution but not statute, and it is a highly technical thing and something that I am desirous of doing together with our national anthem. I just wanted to make the observation. Thank you, sir.

Clauses BII-3 to BII-8 inclusive agreed to.

On Clause BII-9—*Marking of Canadian registered ships*

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would move that Clause BII-9 of Bill C-61 be amended as follows—and I would ask for the advice of my more nautical friends about the particular pronunciation—by striking out lines 28 to 31 inclusive on page 53 and substituting the following: its name, draught marks, official number and home port in accordance with regulations made under Clause BII-10; and by striking out lines 38 and 39 on page 53 and substituting the following: in accordance with regulations made under Clause BII-10.

Clause BII-9 as amended agreed to.

Clauses BII-10 to BII-23 agreed to.

[*Interpretation*]

du document qui doit lui être signifié ou, si on ne

et b) en supprimant la ligne 26 à la page 43 du texte anglais et en la remplaçant par ce qui suit:

be found by fixing a copy thereof to a

Le président: Si je comprends bien, monsieur Goodale, la partie b) de l'amendement porte uniquement sur la version anglaise, alors que l'autre partie de l'amendement porte tant sur la version française que sur la version anglaise.

M. Goodale: C'est exact, je m'étais trompé au début, monsieur le président. La partie b) de l'amendement porte sur la version anglaise uniquement. La première partie, c'est-à-dire la partie a), porte sur les deux versions.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): La première partie de l'amendement modifie tant l'anglais que le français.

M. Goodale: C'est exact; par contre le deuxième amendement dont j'ai traité porte uniquement sur la version anglaise.

Le président: Merci, monsieur Goodale.

Les amendements sont adoptés.

L'article BI-25 modifié est adopté.

Les articles BI-26 à BII-2 inclusivement sont adoptés.

L'article BII-3—*Le drapeau national et le pavillon national.*

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'aimerais soulever une question technique au sujet de l'article BII-3. Je n'ai pas proposé d'amendement parce que le secrétaire d'État a déclaré qu'il était prêt à faire quelque chose à ce sujet ce printemps sinon plus tard au cours de cette session, du moins au début de la session suivante. Nous ne possédons pas encore, en vertu de la loi, de drapeau national. Nous avons une résolution à cet effet, mais pas de statut; il s'agit là d'un détail très technique et c'est une question que j'aimerais résoudre de même que celle de notre hymne national. Je voulais simplement faire cette remarque. Merci, monsieur.

Les articles BII-3 à BII-8 inclusivement sont adoptés.

On passe à l'article BII-9—*Marquage des navires immatriculés sous pavillon canadien.*

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je propose que l'article BII-9 du Bill C-61 soit modifié comme suit:—J'espère que mes collègues marins me pardonneront la prononciation de certains mots techniques, en remplaçant, page 53, les lignes 32 à 35, par ce qui suit: ble ses nom, échelle de tirant d'eau, numéro officiel et nom de port d'attache, conformément aux règlements établis en vertu du paragraphe BII-10; et en remplaçant, page 53, les lignes 43 et 44 par ce qui suit: Règlements établis en vertu de l'article BII-10.

L'article BII-9 modifié est adopté.

Les articles BII-10 à BII-23 sont adoptés.

[*Texte*]

On Clause BII-24—*Registry office*

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I move that Schedule III be amended by striking out line 41 on page 59 and lines 1 to 4 inclusive on page 60 and substituting the following—and I think I will just interrupt here that the amendment that I submitted to the Chair, some time ago now, used the term "Victoria". I meant "Vancouver", and I wonder if that could be considered a typographical error.

An hon. Member: Why not Victoria, or Esquimalt?

• 1615

Mr. Forrestall: Because Vancouver is where the ships are.

> "Shall be established either in Halifax or Vancouver and a deputy registrar shall conduct an office in that City of the two said cities where the central office is not established.
>
> (2) The Minister shall provide a suitable place for".

The purpose of this, of course, Mr. Chairman, is simply to decentralize out of Ottawa the office of the Registry as provided for under this. I think we have had a good and full debate in the past and it is my understanding there is a disposition on the part of government members to recognize the importance of decentralization, of accommodation to counsel for the larger shipping companies, and for indeed the thousands and thousands of Canadians who own small craft of varying sizes and for varying reasons.

It is an important clause and I simply commend it to the Committee. It is not one that cannot be overcome in this day of communication and CP-CN's ability to do anything with a telephone except make it work.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. I believe the government has an amendment on BII-27 that is very similar to the one being proposed by Mr. Forrestall and, if it is agreeable to the Committee, we could bring both amendments forth for discussion.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I certainly would agree with that suggestion. The concerns which Mr. Forrestall has expressed now about the substantive points involved with the registration procedure certainly have been expressed by a number of members, I think particularly of the member for Skeena and the member for Comox-Alberni, who have made those points very strongly both here and elsewhere.

I wonder if we could, for the purposes of this discussion perhaps, stand Clause BII-24, to accommodate Mr. Forrestall's proposed amendment there, deal with Clauses BII-25 and BII-26, then come to Clause BII-27 where I would be prepared to put the government amendments before the Committee, Mr. Chairman. Then perhaps we could have whatever discussion we are going to have at this stage about them, with both amendments fully before the Committee. I think we could have a complete discussion and then dispose of them all.

The Chairman: Mr. Forrestall, would that be agreeable to you?

[*Interprétation*]

On passe à l'article BII-4—*Bureau d'enregistrement.*

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je propose qu'on modifie l'annexe 3 en remplaçant les lignes 39 à 42, page 59, et 1 à 6, page 60, par ce qui suit: et je pense que je vais préciser ici que l'amendement proposé au président, il y a quelque temps, se servait du mot «Victoria». Or, je voulais parler de «Vancouver», et je me demande si l'on peut considérer qu'il s'agit là d'une erreur typographique.

Une voix: Pourquoi pas Victoria ou Esquimalt?

M. Forrestall: Parce que c'est à Vancouver que se trouvent les bateaux.

> Sera créé soit à Halifax soit à Vancouver et un conservateur adjoint assumera la gestion d'un bureau dans celle de ces deux villes où ne se trouve pas le bureau central.
>
> (2) Le ministre doit fournir au conservateur . . .

L'objectif de cet amendement, monsieur le président, est simplement de décentraliser les activités du conservateur afin que tout ne se fasse pas à Ottawa. Je pense que nous avons largement discuté de cette question dans le passé et, si j'ai bien compris, les membres du gouvernement semblent être disposés à reconnaître l'importance de cet objectif de décentralisation, afin de mieux servir les grandes sociétés de navigation maritime et les milliers de Canadiens qui possèdent des petites embarcations, de tailles diverses, pour des raisons multiples.

Il s'agit d'un article très important et je demanderais aux membres du Comité d'y porter toute leur attention. Évidemment, il ne s'agit pas d'un problème qui ne puisse pas être résolu, du fait des talents exceptionnels de nos sociétés de téléphone et de télégraphe.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Je pense que le gouvernement veut proposer à l'article BII-27 un amendement très semblable à celui que vous venez de proposer et, si vous êtes d'accord, nous pourrions les soumettre tous les deux à la discussion.

M. Goodale: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec cette suggestion. En effet, les préoccupations mentionnées par M. Forrestall, au sujet de la procédure d'enregistrement, l'ont également été par plusieurs membres du Comité, surtout, me semble-t-il, par le représentant de Skeena et par celui de Comox Alberni, qui ont d'ailleurs présenté leurs arguments dans d'autres réunions également.

Dans le but d'organiser la discussion, peut-être pourrions-nous réserver pour l'instant l'article BII-24, et passer aux articles BII-25 et BII-26. Ensuite, lorsque nous en arriverons à l'article BII-27, je pourrai proposer les amendements du gouvernement et nous pourrons en même temps reprendre la discussion de l'amendement de M. Forrestall, pour adopter nos deux amendements en même temps.

Le président: Monsieur Forrestall, ceci vous convient-il?

[*Text*]

Mr. Forrestall: Quite agreeable.

The Chairman: We will stand the amendment and proceed to Clause BII-27.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): And then go back to Clause BII-24.

The Chairman: We will stand Clause BII-24 until after the discussions on the government amendment on Clause BII-27.

An hon. Member: We could simply deal with Clause BII-25 and BII-26.

Clause BII-24 allowed to stand.

Clauses BII-25 and BII-26 agreed to.

On Clause BII-27—*Filing of documents.*

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would move that Bill C-61 be amended as follows. There are two separate amendments, Mr. Chairman, but for the sake of completeness I would ask the consent of the Committee to present them both is one package so that they can be understood as such.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: First, by striking out lines 19 to 38 on page 60 and substituting the following.

> BII-27. (1) A document that is required or authorized to be filed with the Registrar may be filed by producing the original document and an exact copy thereof at the registry or at the office of a deputy registrar at any point or place in Canada.
>
> (2) Documents and copies filed in a manner provided by subsection (1) shall be marked with an identifying stamp indicating the date and time of receipt thereof in the registry or in the office of a deputy registrar and, subject to section BII-32, shall be recorded by the Registrar in the order of their receipt as so indicated.
>
> (3) An original document filed in a manner provided by subsection (1) shall, forthwith after it is marked as required by subsection (2), be returned to the person by whom it was produced for filing.

And secondly, Mr. Chairman, I would move that Bill C-61 be amended by adding immediately after Clause BII-27 on page 60—that is, the clause I have just read—the following new Clause BII-28, and by renumbering the following clauses accordingly:

> BII-28. Where a document is filed with the Registrar by producing the original document and an exact copy thereof at the office of a deputy registrar, the deputy registrar shall forthwith
>
> (a) advise the Registrar of the time and date of filing of the document and provide him with a summary of its contents; and
>
> (b) transmit to the registry the exact copy of the document marked as required by subsection BII-27(2).

[*Interpretation*]

M. Forrestall: Tout à fait.

Le président: Nous réservons donc l'amendement et nous passons à l'article BII-27.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Puis nous reviendrons à l'article BII-24?

Le président: Nous réservons l'article BII-24 jusqu'à ce que nous arrivions à l'amendement du gouvernement concernant l'article BII-27.

Une voix: Nous pouvons donc passer maintenant aux articles BII-25 et BII-26.

L'article BII-24 est réservé.

Les articles BII-25 et BII-26 sont adoptés.

Article BII-27—*Dépôt des documents.*

M. Goodale: Monsieur le président, j'aimerais proposer des amendements à cet article. En fait, il y en a deux différents mais, afin qu'ils soient mieux compris, j'aimerais les présenter en même temps, si cela ne vous dérange pas.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: Oui.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Tout d'abord, je propose que le Bill C-61 soit modifié en remplaçant les lignes 22 à 46, page 60, par ce qui suit:

> «Bill-27. (1) Un document dont le dépôt auprès du conservateur est exigé ou autorisé peut être déposé en en remettant l'original et un double au bureau d'enregistrement ou au bureau d'un sous-conservateur dans un port ou lieu quelconque au Canada.
>
> (2) Les documents déposés conformément au paragraphe (1) doivent être marqués d'un timbre d'identification indiquant la date et l'heure de leur réception au bureau d'enregistrement ou au bureau d'un sous-conservateur et, sous réserve de l'article BII-32, le conservateur doit les enregistrer dans l'ordre de leur réception ainsi indiqué.
>
> (3) Un original déposé en vertu du paragraphe (1) doit, immédiatement après avoir été marqué conformément au paragraphe (2), être retourné à la personne qui l'a remis pour dépôt.

En outre, monsieur le président, j'aimerais proposer que le bill C-61 soit amendé en ajoutant immédiatement après l'article BII-27, en page 60, le nouvel article BII-28 qui suit, et en renumérotant les articles suivants en conséquence:

> BII-28. Lorsqu'un document est déposé aurpès du conservateur par la remise de son original et de son double au bureau d'un sous-conservateur, ce dernier doit immédiatement
>
> *a*) informer le conservateur de l'heure et de la date de dépôt du document et lui en fournir un résumé et
>
> *b*) transmettre au bureau d'enregistrement le double du document marqué conformément au paragraphe BII-27 (2).

[*Texte*]

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Are copies of that being circulated?

Mr. Goodale: I believe they already have been, Mr. Munro.

In the original package of amendments that were circulated, the words "chief officer of customs" were used. If members are looking at a previous copy of this amendment where that expression is used, you need only substitute the expression "deputy registrar" for the words "chief officer of customs" and you will have an accurate version of the amendment. But these were circulated, I believe, two meetings ago.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): For a deputy registrar, we go back to the definitions to find out what a deputy registrar is. He could conceivably be a chief officer of customs.

Mr. Goodale: That is possible. Bakc specifically, I would suggest, to Clause BII-24.

The Chairman: I think, just for clarification of the members, Mr. Mahoney has a comment to make on those particular amendments. Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman. I took the precaution of having this statement reproduced and passed out so that perhaps you will be able to follow it a little more easily than the statement which was made this morning. I believe you all have a copy of it, so I will just proceed to read it. It is with reference to both Clause BII-27 and Clause BII-28.

The originals of these sections as they appear in Bill C-61 propose to establish a central registry with filing facilities at the offices of all chief officers of customs.

A major criticism of this provision was that original documents would have to be transmitted to the central registry before being returned to the owner. It was also objected that experienced Registrars in the local offices would no longer perform a true registry function but would act only as forwarding agents and that records of a ship would not be immediately available at the local point of filing.

An amendment was proposed which provided for the filing of exact copies to ensure that the original documents would be returned immediately to the owners.

A second version of this amendment—and that is the one which you have before you now—incorporating the first change, is now proposed which would substitute the expression "deputy registrar" for the expression "chief officer of customs." The purpose of this amendment is to facilitate the appointment under Clause BII-21. (2) of certain experienced local Registrars on a regional basis as deputy registrars. It will be the intention of the Ministry of Transport to provide these deputy registrars with computer terminals and other facilities so that retrieval of information at the local point of filing will be as fast and as efficient as would be the case if the records were actually kept at that point.

[*Interprétation*]

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Pouvez-vous nous distribuer des exemplaires de cet amendement?

M. Goodale: Je pense que cela a déjà été fait, monsieur Munro.

Dans les amendements d'origine, on avait utilisé l'expression «préposé en chef des douanes». Donc, si vous n'avez comme exemplaire que ceux des amendements d'origine, il vous suffit de remplacer cette expression par «sous-conservateur.» C'est là la seule différence. Ces amendements d'origine ont été distribués il y a deux réunions.

Le président: Merci, monsieur Goodale. Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Si je ne me trompe, la section des définitions précise ce qu'est le sous-conservateur, qui pourrait fort bien être un préposé en chef des douanes?

M. Goodale: C'est possible. En fait, il faudrait remonter à l'article BII-24.

Le président: Je pense que M. Mahoney souhaite faire quelques remarques au sujet de ces amendements.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président. J'ai pris la peine de faire des photocopies de cette déclaration, afin que vous puissiez la suivre plus facilement que ce matin. Étant donné que vous devez tous en avoir reçu des exemplaires, je vais me contenter de la lire. Cette déclaration concerne simplement les deux articles BII-27 et BII-28.

Ces articles figurent, sous leur forme originale, dans le bill C-61, dans le but de créer un bureau d'enregistrement central avec possibilité de dépôt de documents dans les bureaux de tous les préposés en chef des douanes.

Ce système a été critiqué parce que les documents d'origine devraient être transmis au bureau central d'enregistrement avant d'être renvoyés à leurs propriétaires. De plus, il a été constaté que les conservateurs expérimentés, travaillant dans les bureaux locaux, n'exerceraient plus de fonction réelle d'enregistrement, mais ne joueraient plus que le rôle d'agent de transmission; de plus, les dossiers concernant les navires ne seraient plus immédiatement disponibles au service d'enregistrement local.

Un amendement a été proposé, prévoyant le dépôt de doubles des documents, afin de s'assurer que les documents d'origine puissent être renvoyés immédiatement à leurs propriétaires.

Une seconde version de cet amendement—c'est-à-dire celle que vous avez maintenant sous les yeux—incorporant la première modification, vous est maintenant proposée, remplaçant l'expression «préposé en chef des douanes» par l'expression «sous-conservateur». L'objectif de cet amendement est de faciliter l'application de l'article BII-21 (2), c'est-à-dire la nomination de certains conservateurs locaux expérimentés, sur une base régionale, à titre de sous-conservateurs. Le ministre des Transports semble avoir l'intention de fournir à ces sous-conservateurs des terminaux d'ordinateur, ainsi que d'autres équipements, afin que les bureaux locaux d'enregistrement puissent obtenir les renseignements nécessaires de manière aussi rapide et efficace que si les dossiers étaient conservés entre leurs murs.

[*Text*]

It should also be noted that without further amendment it is possible to establish a system for depositing registry documents on a broader geographic scale than the existence of a small number of regional registry offices would imply. The Ministry will enable persons to deposit such documents at designated local customs houses, and possibly other locations as well, for onward transmission to the deputy registrars or to the central registry where it would be difficult for a person to attend at such regional registries.

Such a deposit will not give rise to title priority until the document reaches the registry. But in the vast majority of cases that does not raise a problem for the depositor.

• 1625

Now Mr. Chairman, I would be glad to try to amplify that in reply to any questions that the members of the Committee may have.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: How does that alter the present method of registration of boats?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, it still does provide, as we had originally intended, a central registry in the form of a depository or a central place where all records can be kept. The local service, however, will be available through the deputy registrars and I would anticipate that the Ministry of Transport would appoint chief officers of customs or the actual customs officer who is now doing the work in certain key areas, for example, Halifax, Montreal, Toronto, Vancouver and possibly in other places as well, although I would have to stress that the number should be kept relatively small. These people would be appointed deputy registrars and as long as the number is relatively small it will then be possible to install computer terminals in those offices so that the effect of filing a document in those offices will be the same as if the record is actually kept there, because while the information will go to Ottawa, it will be immediately available for retrieval at the local point.

In addition to that and in keeping with the original idea of making the service as broad as possible, the Ministry would designate other customs houses, possibly other offices as well, where people if they wished could deposit title documents, not file them, but simply deposit them, to be transmitted to the nearest regional office. The only restriction that I think must be placed on that is that when documents are deposited in that way, they would not be considered filed until they reached at least the regional office, in other words, the Deputy Registrar. They would deposit for all title purpose at that point in time.

Mr. McCain: I believe there would be boats registered out of St. Andrews in Charlotte County, New Brunswick at the moment. They may be only fishing boats, but does this apply to them? Does it apply to all boats or does it apply only to commercial boats?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, it would apply to all registered ships and registered small craft. Registered small craft are vessels under 10 metres in length with certain restricted exceptions which are spelled out in the legislation. I think in short the answer would be that they would

[*Interpretation*]

Il convient également de remarquer que sans un amendement supplémentaire, il est possible de créer un système d'enregistrement des documents mieux réparti dans le pays que ne le laisserait croire l'existence d'un petit nombre de bureaux d'enregistrement régionaux. Le ministère permettra aux personnes de déposer ces documents dans des bureaux de douanes locaux désignés à l'avance et, éventuellement, dans d'autres bureaux afin qu'ils puissent être transmis aux sous-conservateurs ou au service d'enregistrement central, dans les cas où il serait difficile à la personne concernée de se rendre dans ces bureaux d'enregistrement régionaux.

Ce système ne suscitera aucun problème quant au titre de propriété, jusqu'à ce que le document atteigne le service d'enregistrement et, dans la vaste majorité des cas, ceci ne posera aucun problème pour la personne effectuant le dépôt.

Monsieur le président, il me ferait plaisir d'élaborer là-dessus en répondant aux questions des membres du Comité.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: De quelle façon le système d'immatriculation actuel serait-il affecté?

M. Mahoney: En respectant nos intentions premières, il y aura toujours un bureau central d'immatriculation où tous les dossiers seront conservés. Cependant, le service local sera toujours assuré par des préposés qualifiés et je pense que le ministre des Transports nommerait à ces postes les chefs de douane ou les fonctionnaires des douanes qui font déjà ce genre de travail dans les villes les plus importantes, comme Halifax, Montréal, Toronto, Vancouver et d'autres encore. Il est important de limiter le nombre de ces postes. Ces proposés seront donc nommés et aussi longtemps qu'il n'y en aura pas trop, ils auront tous accès à l'ordinateur central, à Ottawa, de façon à ce que le bureau local ait à sa disposition immédiate tous les documents qu'on aura déposés.

De plus, et en poursuivant notre objectif d'offrir un service au plus grand nombre de personnes que possible, le Ministère désignerait d'autres bureaux de douane, et peut-être d'autres bureaux gouvernementaux aussi, où les documents relatifs au titre pourraient être déposés, et non pas enregistrés, pour qu'on les envoie au bureau régional le plus proche. On ne pourrait pas considérer ces documents comme étant déposés tant qu'on ne les aurait pas reçus au bureau régional. C'est à ce moment-là seulement que les documents seraient enregistrés officiellement.

M. McCain: Je pense qu'il y a des navires immatriculés à St. Andrews dans le comté de Charlotte au Nouveau-Brunswick à l'heure actuelle. Ce ne sont peut-être que des embarcations de pêche, mais est-ce que ces dispositions sont valables? S'appliquent-elles à toutes les embarcations, ou seulement aux embarcations commerciales?

M. Mahoney: Cette mesure s'appliquerait à tous les navires immatriculés ainsi qu'à toutes les petites embarcations immatriculées aussi. Par petites embarcations on entend les bateaux de moins de 10 mètres de long, à part les exceptions prévues par la loi. Bref, ces dispositions s'appli-

[*Texte*]

apply to such fishing vessels. What would happen in that case is that if there were sufficient business to warrant it, probably the local customs house at that point would be designated as a place where people could deposit their documents if they wished. In a case where there could be any question as to priority of title, very likely the people involved would prefer to file their documents at the nearest registry which would probably be Halifax.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: You said that this applies to all boats under 30 metres.

Mr. Mahoney: Ten metres.

Mr. McCain: Under 10 metres, excuse me, roughly 30 feet, that is what I had in mind. Fine. What about the pleasure boats for instance under 30 feet, under 10 metres.

• 1630

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, the use would really have nothing to do with it. The 10-metre division replaces the old tonnage division in the Canada Shipping Act which determined whether a ship would be registered as a ship or licensed. What we have done is to substitute for that tonnage differential, a metric differential based on length at 10 metres, and we have created a registry for small craft, that is, vessels under 10 metres in length, which did not exist before, in place of the old licencing system.

Mr. McCain: Where are you going to do this? There is a multitude of pleasure craft in a multitude of places in Canada.

It was necessary to go and register these, and they gave you a number which designated you by the attachment of a decal or some other thing, on the side of your boat. Are you still going to be able to do this in all of the locations in which you could do it before, or are you going to have to write to Ottawa to get it?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, you would proceed really in much the same way. Customs houses which have traditionally been working with the licencing system would be designated as places where applications for registration as a small craft could be deposited. From there, they would go to the nearest district registry. The information would be filed at that time.

Mr. McCain: Then if one goes to register one in the city of Fredericton, let us say, where I know you could in the past, will you be able to take away with you the documents to certify registration of that boat and its markings? Or will you have to wait until it comes to Ottawa and comes back?

Mr. Mahoney: In that case, you would have to wait for the documentation to be returned. The reason that you would have to wait is because it is not possible to provide true registries or offices of deputy registrars in all parts of Canada under this system. If, on the other hand, you chose to go to Halifax, and there was an office of a deputy registrar in Halifax, you would be able to get your documentation right away.

[*Interprétation*]

queraient aux embarcations de pêche dans cette catégorie. Si le volume le justifiait, le bureau de douanes local serait désigné pour déposer les documents de ce genre, mais s'il était question de priorités de titre, il se peut fort bien que les parties concernées préfèrent déposer leurs documents au bureau d'immatriculation le plus proche, qui se trouverait à Halifax sans doute.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Vous avez dit que ces dispositions s'appliquent à toutes embarcations d'une longueur de moins de 30 mètres.

M. Mahoney: De dix mètres, ai-je dit.

M. McCain: Excusez-moi, de moins de 10 mètres, ce qui veut dire environ 30 pieds. Fort bien, c'est bien ce que je pensais. Mais que faites-vous des bateaux de plaisance de moins de 30 pieds, c'est-à-dire de moins de 10 mètres?

M. Mahoney: La façon dont on se sert du bateau n'a rien à faire avec l'application de ces dispositions. Le règlement qui s'applique à la longueur remplace les dispositions qui figurent dans la Loi sur la marine marchande du Canada, où on tient compte du tonnage du navire aux fins d'enregistrement ou d'octroi de permis. Nous avons donc remplacé les dispositions qui se rapportent au tonnage par d'autres qui tiennent compte de la longueur, et nous avons donc créé un bureau d'immatriculation pour les petites embarcations, c'est-à-dire pour les embarcations d'une longueur de moins de 10 mètres, ce qui n'existait pas avant, afin de remplacer l'ancien système d'octroi de permis.

M. McCain: Où allez-vous faire tout cela? Il existe un grand nombre d'embarcations de plaisance partout au Canada.

Il fallait donc que toutes ces embarcations de plaisance soient immatriculées. On leur donnait un numéro qu'on indiquait d'une manière quelconque sur la coque du bateau. Allez-vous pouvoir effectuer ce travail partout où vous le faisiez avant, ou sera-t-on obligé de communiquer avec Ottawa afin d'obtenir son immatriculation?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Le procédé sera essentiellement le même. Les bureaux de douanes qui ont travaillé par le passé en appliquant notre système d'octroi de permis seront désignés et on y fera sa demande d'immatriculation pour les petites embarcations. Les demandes seront envoyées au bureau d'immatriculation de district le plus proche, et c'est à ce moment-là que les renseignements pertinents seront déposés.

M. McCain: Si on veut immatriculer un navire à Fredericton, où on pouvait le faire par le passé, recevrait-on aussitôt les documents qui vous diront quel est le numéro d'immatriculation de ce bateau, ou faut-il attendre la réponse d'Ottawa?

M. Mahoney: Dans un tel cas, il faudrait qu'on attende, puisqu'il serait impossible dans le contexte de ce système d'établir des bureaux d'immatriculation ou de nommer des préposés partout au Canada. Par contre, si on décide de faire l'immatriculation à Halifax, et qu'un bureau de sous-conservateur se trouve dans cette ville, les documents seraient disponibles aussitôt.

[*Text*]

In a situation such as you have stated, in say Fredericton, there would be no inconvenience beyond the matter of a slight delay in getting the documentation processed. In most cases with small craft, that delay is not significant because there is no question of title priority at stake. Usually questions of title priority arise in more complex matters. In those cases, as a matter of choice, the people involved would almost certainly choose to go to a place where there was a deputy registrar where they could ensure that everything took place at that time.

Mr. McCain: Well, all right. Would one take away a document from one of these pleasure craft places which would indicate that the boat is yours; that you are entitled to sail it, that it is such and such a boat, MC75 or something?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think there would be some slight delay while papers were processed. The owner would receive a certificate, probably in the mail.

Mr. McCain: What advantage is there to withdrawing this service inasmuch as the same officers will be in place tomorrow as were there yesterday? Why can they not continue to do the day after tomorrow as they did the day before yesterday?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think the answer to that question must be that the licencing system as it has existed for many years is really of very, very little use. First, it does not provide any true title registry and does not provide legal title protection to the owners of the particular craft. Secondly, it does not provide any source of statistical material for the Ministry of Transport upon which studies of safety regulations and everything else can be based. Thirdly, it provides no accurate record of the number, nor even the dimensions of small craft in Canada because under the present system there is no method for withdrawing the certificate that is given when something happens to the small craft. The result is that there are literally millions of small craft on record, but no one knows whether all or any of them are in existence. The system, as it grew up through the years, was just not an efficient system.

The Chairman: Mr. McCain.

• 1635

Mr. McCain: I can see that is a very logical statement, but I cannot see that you have to withdraw the registration capability from the area. I can see that you need to accumulate more information on these boats, but the same would apply to automobiles as applies to a boat and God knows there are enough of them scattered all over this country, but you can go into any provincial office and present credentials and come out with your licence. Sure, this is all recorded in the central office of the province in due time but why deny the guy the right to get his immediate registration or why deny him his licence plate shall we say, on the spot, when you can accumulate that information through the same office without the inconvenience? What is the difference between an automobile and a small boat? Sure, you want to know whether it is dead or alive so you do it on an annual registration basis if you like, but why not do it on the spot?

[*Interpretation*]

Dans la situation que vous évoquez, à Fredericton, par exemple, la seule incommodité serait un petit retard. Dans la plupart des cas où il est question de petites embarcations, le retard ne serait pas très grand, puisqu'il ne serait pas question de priorité de titre. Cela se produit le plus souvent dans des cas plus compliqués. Dans de telles circonstances, afin de simplifier le travail, les parties concernées choisiraient certainement d'aller au port où se trouverait le bureau du préposé, pour que tout se passe sur place.

M. McCain: Fort bien. Pourrait-on obtenir au bureau d'immatriculation d'embarcations de plaisance un document qui préciserait les droits du propriétaire ainsi que le numéro du navire?

M. Mahoney: Il y aurait sans doute un petit retard pour les formalités de l'immatriculation et le propriétaire recevrait probablement son certificat par le courrier.

M. McCain: Quel serait l'avantage de retirer ce service, étant donné que les mêmes préposés se trouveront à leur poste demain aussi? Pourquoi ne peuvent-ils pas continuer à faire le même travail qu'ils font déjà?

M. Mahoney: Eh bien, le système d'octroi de permis que nous avons eu par le passé était presque inutile. Tout d'abord, une immatriculation véritable ne peut se faire, et les droits du propriétaire du navire ne sont pas protégés. Deuxièmement, le ministère des Transports ne peut pas obtenir par voie de ce système des données statistiques sur lesquelles se basent les études et règlements qui se rapportent à la sécurité. Troisièmement, ce système ne donne pas d'idée précise du nombre et des dimensions des petites embarcations au Canada, puisqu'il n'existe pas de mécanisme qui nous permet de retirer le certificat si quelque chose arrive à une petite embarcation. Cela veut dire que nous avons des dossiers sur des millions de petites embarcations, et personne ne peut dire ce qu'elles sont toutes devenues au cours des années. Le système, tout au cours de son évolution, n'a jamais été très efficace.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Je comprends le bien-fondé de votre argument, mais je vois mal pourquoi il faut retirer les services d'immatriculation aux localités qui en bénéficient actuellement. Je comprends pourquoi il vous faut obtenir davantage de renseignements au sujet de ces embarcations, mais les arguments qui s'appliquent aux petites embarcations s'appliquent également aux voitures, et Dieu sait qu'il en existe partout au Canada. Néanmoins, on peut se présenter à n'importe quel bureau provincial, présenter ses papiers et quitter les lieux avec son permis. Bien entendu, tous ces renseignements seront déposés en bonne et due forme au bureau central de la province, mais pourquoi refuser à quelqu'un le droit d'immatriculer son bateau sur place, puisque vous pouvez obtenir ces renseignements auprès ce même bureau sans gêner le public? Quelle différence y a-t-il entre une voiture et une petite embarcation? Naturellement, vous voulez savoir si on se sert toujours du bateau, et pour obtenir ce renseignement, vous vous basez sur le nombre d'immatriculations faites au cours d'une année. Mais pourquoi ne pas pouvoir immatriculer le bateau sur place?

[*Texte*]

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I suppose the best answer to that is that the volume of this kind of business is not really sufficient that it warrants providing the expense of that kind of service on a really broad base. The best that can be done to provide the increased service, which is provided by this sort of legislation, is to regionalize it rather than spread it throughout the country.

Mr. McCain: What about fishing boats then?

Mr. Mahoney: Well, Mr. Chairman . . .

Mr. McCain: Without the pleasure craft . . .

Mr. Mahoney: . . . if one looks at the situation now, for example, with respect to fishing boats in, say, Newfoundland, one finds that through the years in fact centralization has taken place even of the licensing and registry provisions; the only ship registry left in Newfoundland is the one at St. John's. So people in other parts of Newfoundland now have to go to St. John's to obtain registry of their vessels, so this will not provide any diminution of service in that way. It is not that centralized in every province but it is in some of them.

Mr. McCain: How long is it going to take to get an answer to an inquiry into the ownership of a boat if it is centralized in Ottawa?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, under this system the answer would be provided literally instantaneously at the office of the Deputy Registrar—let us say that was in Halifax—by telephone inquiry to Halifax or by going to that Deputy Registrar's office in Halifax. Because it would have a computer terminal located there, the information could be provided immediately.

It could also be provided by telephone call to the Central Registry in Ottawa in much the same way as under the system in the United Kingdom. There answers to that sort of question are generally provided by an inquiry to Cardiff which is the central information point for registry, not only for the UK but for the whole Commonwealth. In other words, if I want to find out about the registration of a ship registered, say, in Vancouver, one of the fastest ways that I can get that information now is by sending a cable to Cardiff and I get the information back very, very quickly.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney. Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Just one question coming out of Mr. McCain's questions and answers. It appears that now you have no record of boats that may have been licensed over the years and have sunk, been brought up on shore, or have been abandoned. Will this be available under this? Does this also mean that if a boat does sink, is abandoned or is discarded by the owner then it has to be de-registered?

The Chairman: Mr. Mahoney.

• 1640

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, the provisions that we have here would take that vessel off the registry by two processes. The first being the obligation which is stated in this legislation for the owner to return the certificate of registry, an obligation which does not exist now with licences and secondly, with an amendment which I understand will be proposed to this which will allow the registrar to strike the names of vessels from the registry, even if the certificate has not been returned in cases where the vessel has been known to be lost or abandoned.

[*Interprétation*]

M. Mahoney: Les activités sont insuffisantes pour justifier l'implantation d'un tel service un peu partout. La meilleure solution que nous puissions vous proposer est de vous offrir un service plus complet, dans le cadre de cette loi, et de travailler sur une base régionale au lieu d'ouvrir les bureaux partout au Canada.

M. McCain: Et que faites-vous des bateaux de pêche?

M. Mahoney: Eh bien, monsieur le président . . .

M. McCain: Sans tenir compte seulement des bateaux de plaisance.

M. Mahoney: . . . si on jette un coup d'œil sur la situation actuelle à Terre-Neuve, par exemple, en ce qui concerne les bateaux de pêche, on remarque une centralisation qui s'est faite au cours des années, même en ce qui concerne l'octroi des permis et l'immatriculation des navires. Le seul bureau d'immatriculation qui reste à Terre-Neuve se trouve à St-Jean, ce qui veut dire qu'il faut aller à St-Jean si on veut faire immatriculer son bateau. Cela signifie que le service sera plus ou moins le même dans le contexte du nouveau système. Remarquez que ce service n'est aussi centralisé que dans quelques-unes des provinces.

M. McCain: Combien de temps faudrait-il attendre la réponse à une demande concernant la propriété d'un navire lorsque tout sera centralisé à Ottawa?

M. Mahoney: Ce nouveau système permettrait au bureau du sous-conservateur de recevoir instantanément les renseignements dont il a besoin en nous téléphonant. On n'aura donc qu'à se rendre à Halifax ou à téléphoner au bureau du sous-conservateur. Cette rapidité sera possible parce que le bureau du sous-conservateur aura accès à l'ordinateur central.

On pourrait également téléphoner directement au bureau central du conservateur à Ottawa, comme cela se fait au Royaume-Uni. Les demandes de ce genre sont adressées à Cardiff, où se trouve le bureau d'immatriculation central pour tout le Royaume-Uni et tout le Commonwealth. En d'autres termes, si je veux obtenir des renseignements concernant un navire immatriculé à Vancouver, par exemple, une des façons les plus rapides d'obtenir ces renseignements consiste à envoyer un câble à Cardiff. On obtient les renseignements très rapidement.

Le président: Merci, monsieur Mahoney. Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): J'ai une question qui fait suite aux questions posées par M. McCain et aux réponses qu'il a reçues. Il semblerait que vous n'ayez pas à l'heure actuelle de renseignements sur les embarcations immatriculées qui ont coulé ou qui ont été abandonnées par leur propriétaire. Auriez-vous ces renseignements grâce au nouveau système? Si un bateau coule ou si on l'abandonne, est-ce que le propriétaire est obligé de vous en aviser?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Deux moyens nous permettront de tenir compte de ces embarcations dans nos dossiers. Tout d'abord, le propriétaire est obligé, en vertu de cette loi, de nous retourner son certificat d'immatriculation, laquelle obligation n'existe pas à l'heure actuelle. Deuxièmement, en vertu de l'amendement qui sera proposé plus tard, le conservateur aura le droit de barrer des dossiers du bureau d'enregistrement les noms des embarcations en question, lorsqu'on sait qu'elles ont coulé ou qu'on les a abandonnées, même si le propriétaire ne nous a pas envoyé son certificat d'immatriculation.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas.

Mr. McCain.

Mr. McCain: We are not going to have much of an improvement in the existence of pleasure craft but you do hope for an improvement with commercial vehicles, fishing vehicles and so on?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, perhaps the best answer is that there will be a very real advantage for the owners of pleasure craft as well as commercial craft because of the provision, for the first time, of a true title registry where such things as mortgages can be filed. This is giving something to the boating public that they have not had before.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, might I just say that as a representative from the prairies, the discussion which Mr. Mahoney has just now had with Mr. McCain strikes two cords that are pretty sensitive to Westerners. One is the issue or centralization per se. As I indicated in the House when discussing this particular part of Bill C-61, coming from the part of Canada from which I originate, I am not one that would be easily inclined toward centralization without a darn good reason and without some substantial benefits going along with that principle. The second responsive cord that this particular discussion has hit with me is the similarity of what Mr. Mahoney has described, with the Torrens system of landholding on the prairies which is not enjoyed by other parts of Canada or other parts of the world.

It is a very efficient and effective system of landholding and of title guarantee. It is one that perhaps could serve as a model in other areas. The proposal we have before us could serve to substantially simplify the procedures involved in registration as well as bring some much needed uniformity into the procedures and practices. As Mr. Mahoney has just pointed out, it can accommodate a new feature such as the registration of provincially registered mortgages. It provides what is certainly a more universal system of registration as far as vessels are concerned and corrects certain substantial defects and inadequacies that we have had in the past in the licensing procedures affecting small craft. It provides that essence of an assurance of good title which I think is a very valuable asset to have indeed. If we can accomplish all of that through this system and at the same time preserve and protect the essential local features of registration, such as the ability to file documents, in the case of this proposal, directly with the deputy registrar, or through depositing them with designated officers of customs and further preserve an ability to conduct searches fairly directly and instantaneously—which I think we will see or hopefully will see with this mechanism, then I think we have substantially improved the situation as far as vessels registration is concerned. I would hope this kind of amendment would commend itself to members now, and certainly prove itself very quickly in practice.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale.

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Douglas.

Monsieur McCain.

M. McCain: La situation des embarcations de plaisance ne va pas s'améliorer beaucoup, mais avez-vous l'espoir d'aider les propriétaires des embarcations commerciales et des embarcations de pêche?

M. Mahoney: Et les propriétaires des embarcations de pêche et les propriétaires des embarcations commerciales vont pouvoir bénéficier de ces dispositions, puisqu'il existera pour la première fois un bureau d'immatriculation central où des documents tels que les hypothèques pourront être déposés. Nous offrons au public un service qu'il n'a jamais eu.

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

M. Goodale.

M. Goodale: Venant des Prairies, j'ai deux observations à faire, suite à l'échange qui vient d'avoir lieu entre M. Mahoney et M. McCain. Tout d'abord, il y a le concept même de la centralisation. Tout comme j'ai dit à la Chambre lorsque nous parlions de cette partie particulière du Bill C-61, étant donné mes origines, je ne suis pas enclin à accepter la centralisation de quoi que ce soit sans qu'on me le justifie et sans qu'il y ait des avantages importants pour ceux qui seront le plus touchés. Deuxièmement, je remarque qu'il y a des similitudes entre la situation que M. Mahoney nous a décrites et le système d'enregistrement Torren des titres de propriété que nous avons dans les Prairies, mais qui n'existe pas ailleurs au Canada et dans bien des parties du monde.

C'est un système de titre et une garantie très efficace qui pourraient servir de modèle dans d'autres secteurs d'activités. La proposition dont nous sommes saisis pourrait simplifier de beaucoup les procédés d'immatriculation tout en uniformisant les façons de procéder. Comme M. Mahoney vient de le faire remarquer, ce nouveau système pourrait comprendre de nouveaux services comme l'immatriculation d'hypothèques enregistrées au provincial. Ce système d'immatriculation est plus universel et rectifie certaines erreurs dont nous avons souffert par le passé. Son système donne l'assurance d'un titre de propriété sûr, ce qui est un grand avantage. Si nous pouvons atteindre tous ces objectifs et en même temps respecter et protéger le caractère des procédés d'immatriculation au niveau local, nous aurons amélioré de beaucoup la situation actuelle. Au niveau local, par exemple, on peut déposer des documents, soit avec le sous-conservateur lui-même ou en les laissant au préposé des douanes. Il nous faut également retenir la possibilité d'effectuer des recherches assez rapidement, ce que nous allons pouvoir faire, j'espère, en vertu de ces dispositions. J'espère que cette modification sera acceptée par les membres du Comité, et que nos espoirs se réaliseront.

Le président: Merci, monsieur Goodale.

[*Texte*]

Mr. McCain.

Mr. McCain: Is Saint John one of those points which will be fixed up with telecommunications?

Mr. Mahoney: Saint John or St. John's?

Mr. McCain: Saint John. You have only mentioned Halifax and St. John's.

Mr. Mahoney: Mr. O'Neil tells me that it was not intended that Saint John would be . . .

• 1645

Mr. McCain: Oh, look. I think we have to put a little pressure on here. I do not think we can delete Saint John from that thing.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, it is not intended that the names of ports where the deputy registrars would operate should be enshrined in the legislation. I feel myself that that is something which would depend on a number of considerations, the amount of business being carried on in an area and the real necessity for having a deputy registrar with the expense of the equipment that would be involved in any given location. I would suggest that it is something which is open to debate at a later stage, but does not detract from the principle we are trying to establish here.

Mr. McCain: Well, in what possible stage could we later debate it with any effect? We are in the decision-making process right now, and it seems to me that this is a good time to clarify it.

At the moment the only east coast ports you anticipate in this capacity would be St. John's, Newfoundland, and Halifax. Is that correct?

Mr. Mahoney: This is correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Mr. McCain: Would you consider putting in Saint John? You already have telecommunications between Ottawa and Saint John now. You might have to put in only a new attachment, a new line, in there within the city, because those communications are there. You deliver telecommunications to Saint John.

I would like you to ask the Minister if he would consider making a commitment to the establishment of one of these points. I do not want it to be massively expensive or a brand new line, but using existing communications facilities I do not see why it cannot be there. You have a heck of a lot of fishing vessels and some commercial vessels operating out of the Port of Saint John, out of or near to, and Halifax is not very damn handy to Campobello.

The Chairman: Mr. Mahoney, would there be any possibility of obtaining that information and relating it back to Mr. McCain, a possibility of establishing that kind of communications system?

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, it seems to me that the matter should be dealt with as a point of principle now, and that whether the office of a deputy registrar is or is not established in a particular location is one which should not really be considered here. It may well be that there would be good reason for it. It may be that the reason would not be sufficient to outweigh the expense or the inconvenience of doing it that way.

[*Interprétation*]

Monsieur McCain a la parole.

M. McCain: Est-ce que St-Jean sera un des ports ayant accès à l'ordinateur?

M. Mahoney: Parlez-vous de St-Jean, Terre-Neuve ou de St-Jean, Nouveau-Brunswick?

M. McCain: Je parle de St-Jean, Nouveau-Brunswick. Vous avez parlé seulement de Halifax et de St-Jean, Terre-Neuve.

M. Mahoney: M. O'Neil me dit que nous n'avons pas l'intention d'inclure St-Jean, Nouveau-Brunswick. . .

M. McCain: Il faudrait insister un peu plus car nous ne pouvons par éliminer tout simplement St-Jean.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, il n'est pas prévu d'inscrire dans la loi le nom des ports où seront installés des conservateurs adjoints. A mon avis, cela dépendra d'un certain nombre de facteurs, notamment l'importance des activités de la région et le besoin réel d'y envoyer un conservateur adjoint, avec toutes les dépenses en équipement que cela implique. Je pense qu'il vaudrait mieux en discuter un peu plus tard mais je reconnais que cela relève du principe que nous débattons aujourd'hui.

M. McCain: Que voulez-vous dire par «plus tard»? Nous en sommes déjà à l'étape de la décision et il me semble que le moment est tout à fait opportun pour essayer d'éclaircir cette question.

Donc, à l'heure actuelle, les seuls ports de la côte est où vous avez prévu d'ouvrir un bureau de ce genre sont St-Jean, Terre-Neuve, et Halifax? Est-ce exact?

M. Mahoney: Oui.

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

M. McCain: Envisagerez-vous d'inclure St-Jean? Un système de télécommunications existe déjà entre Ottawa et St-Jean et il suffirait simplement d'installer une nouvelle ligne puisque l'infrastructure existe déjà.

J'aimerais savoir si le ministre serait prêt à nous donner l'assurance qu'un bureau sera ouvert dans l'un de ces ports. Je ne réclame pas un système très coûteux ni flambant neuf puisque les infrastructures existent déjà. Je ne vois pas pourquoi on n'ouvrirait pas de bureau dans ce port puisqu'il y a déjà beaucoup de bateaux de pêche et d'activités commerciales, dans le port même ou dans les environs, et que Halifax n'est pas très pratique pour les habitants de Campobello.

Le président: Monsieur Mahoney, pourrez-vous transmettre des informations à M. McCain dès que vous en aurez au sujet de la possibilité d'installer un système de communications dans ce port?

M. Mahoney: Monsieur le président, nous ne devrions discuter maintenant que de la question de principe et non pas de savoir si le bureau d'un conservateur adjoint sera ou non ouvert à tel ou tel endroit. Certes, il peut très bien y avoir de bonnes raisons en faveur de l'ouverture d'un tel bureau mais il se peut également que ces raisons ne soient pas assez importantes pour justifier les dépenses ou les difficultés administratives que cela entraînerait.

[*Text*]

I think this is somehting the Ministry really must study more deeply. I am not saying that it cannot be done, but I certainly would hesitate to speak for the Ministry of Transport. I think Mr. O'Neil would feel the same way in trying to give any commitment that it would be done because even the giving of that commitment would open the whole area to pressures perhaps from all over the country. We would then be into a completely different system.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I want to compliment this gentleman. I think he has the greatest capacity to give the most definitely indefinite answers that I have heard in a long time. We have asked questions all day and the man has never yet committed himself. He is adroit with his language and he certainly needs to be complimented.

But let us get it very clear. Let us get one of those things in Saint John, and I ask you help, sir, in that regard. You can make a certain amount of change over a period of time, but when you all at once remove all registration privileges clear across Canada, when you take them point by point and put them all in Halifax for the Maritime provinces, I submit to you that you are going to have repercussions which will be unfavourable and I think you are creating inconvenience which is unnecessary.

You cannot get that by mail from Halifax in 48 hours under the present mail system, and probably not for 96. And a lot of these inquiries are going to be made. I think surely a province with as much sea coast as the Province of New Brunswick should have a point at which this information is available to attorneys, boat onwers, salesmen and purchasers almost instantaneously as you say it would be. And I do not think it should be as far away as Halifax without the print-out facility. I plead with you, sir. Please put in a word for a location that is still in Saint John as a registration point.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. I am sure that it will be taken under advisement. Mr. Lumley.

• 1650

Mr. Lumley: I have one short question, Mr. Chairman, about the establishment of these computer terminals. Mr. Mahoney, what is the cost of the establishment of each one of these terminals?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: I am sorry that I do not have the answer to that, and I do not believe it is available at the moment. It is not an inconsiderable sum, and I do not mean to be evasive. I simply do not have the answer. However, I believe it would be substantial enough that we would not be able to make widespread use of it.

Mr. Lumley: You would not have a ball park cost, Mr. Chairman, for setting up this system? There must be some cost benefit analysis that the department must have considered before implementing or suggesting the implementation of a system of this nature.

[*Interpretation*]

C'est une question que le ministère devra étudier de plus près. Je n'élimine pas, par là, cette possibilité mais je me garderais bien de prendre la parole au nom du ministère des Transports. Je pense que M. O'Neil est de mon avis car si nous nous engagions de quelque façon que ce soit, nous risquerions alors d'être soumis à toutes sortes de pressions de toutes les régions du pays et nous aboutirions ainsi à un système complètement différent.

M. McCain: Monsieur le président, je voudrais féliciter notre témoin. En effet, il a vraiment le don de nous donner les réponses les plus vagues que j'aie jamais entendues. Nous avons eu l'occasion de lui poser de nombreuses questions au cours de la journée et il a toujours réussi à ne jamais s'engager. Il parle très prudemment et il mérite certainement mes félicitations.

Pour en revenir à St-Jean, je vous demande votre aide. Généralement, lorsque vous apportez des changements, vous les étalez sur une certaine période; or, ici, vous allez supprimer d'un seul coup tous les privilèges d'immatriculation dans tout le Canada pour les centraliser dans des villes bien précises, comme Halifax pour les provinces Maritimes; à mon avis, cela entraînera des répercussions défavorables et, pour tout dire, inutiles.

Ainsi, avec le service postal actuel, les documents qui seront renvoyés de Halifax mettront près de quatre jours à vous parvenir. A mon avis, c'est là un grave inconvénient puisque de nombreuses demandes devront être faites. Une province comme le Nouveau-Brunswick, dont la façade maritime est si importante, devrait avoir la garantie que ces informations seront transmises immédiatement aux notaires, aux propriétaires de bateaux, aux vendeurs et aux acheteurs. A mon avis, nous ne devrions pas être obligés d'aller jusqu'à Halifax pour faire photocopier des documents. Je plaide donc en faveur de Saint Jean qui a toujours été un centre d'immatriculation.

Le président: Merci, monsieur McCain. Je suis sûr que votre requête sera prise en considération. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Je voudrais poser une brève question à propos de l'installation de ces terminaux d'ordinateurs. Monsieur Mahoney, quel est le coût de ces installations?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Je ne peux malheureusement pas vous répondre et, de plus, je ne pense pas que ce chiffre soit disponible. Il ne s'agit pas d'une somme astronomique et, au risque d'être vague, je vous dirai que je ne connais pas la réponse. Je crois savoir, cependant, que cela coûtera assez cher pour que nous ne puissions pas dépenser cette somme autrement.

M. Lumley: Vous ne pouvez pas me donner un chiffre global? Le ministère a certainement dû faire faire des analyses de rentabilité avant d'instaurer ou même de suggérer l'instauration d'un tel système.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, there were some studies done some years ago under the original proposal, but I feel they are completely out of date now. The proposal that we are making at the moment is really in response to the suggestions that have been made before the Committee, both by witnesses and by members of the Committee, and represent a response to that. We have not had the time to have studies done which would give us any accurate figures on the cost of such installation.

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, it sort of concerns me that we would be embarking on a program for one reason or another, and I am sure the need is more than justified, without knowing exactly what the cost is before we embark on it.

The Chairman: I believe Mr. Mahoney mentioned that he is not aware of the specific information. I am sure they have the information, but it is not available. Maybe we can get it to you if Mr. Mahoney is agreeable. Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, Mr. O'Neil tells me that we do have a ball park figure of $5,000 or $6,000 a year for each location, and that would include only installation. It would not include the operation of it.

Mr. Lumley: How many of these installations, Mr. Chairman, will be established across the country for the west and east coasts?

Mr. Mahoney: We have five under consideration at the moment.

Mr. Lumley: Fine. That is for both coasts.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Mahoney: And the Great Lakes.

Mr. Lumley: That would be for the whole thing.

Mr. Mahoney: Yes.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We will proceed. Shall Clause 2—Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: A principle has been opened up here that is a fairly valid one, and I wonder whether or not Mr. Mahoney would comment on whether or not he and his officials have given any consideration to determining the location of these offices on the basis of work demand, work load and requests for. Is this the procedure that might be followed from time to time in the future in establishing effective service for people, or is there some other criteria?

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think the question is a very valid one. It is because of the uncertainties that I think Mr. McCain feels I was being evasive to his questions, but I did try to say to him, and I say to you now, that where these stations are located would depend, I would suggest, on continuing study. Over the course of years it might well develop that there was real justification for having a Deputy Registrar's Office in a particular point, say Saint John, if you wish. There might equally be reason for withdrawing that service at some time as a matter of continuing study, but I think it only makes common sense to say that that study should be a continuing one and if there is justification, because of the volume of business, then it should be done.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, certaines études avaient été effectuées il y a quelques années au sujet de la proposition originale mais je crains qu'elles soient désormais périmées. Notre proposition actuelle répond en fait aux suggestions qui ont été faites devant le comité, que ce soit par des témoins ou par les membres de ce comité. Nous n'avons donc pas eu le temps d'entreprendre d'autres études qui nous auraient permis de calculer précisément le coût de telles installations.

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, je suis vraiment surpris que l'on puisse se lancer dans un programme aussi important et aussi nécessaire que celui-ci sans en connaître le coût exact.

Le président: M. Mahoney vous a dit qu'il ignorait ce chiffre. Je suis sûr que des données existent à ce sujet mais elles ne sont pas disponibles. Peut-être, M. Mahoney acceptera-t-il de vous les transmettre.

M. Mahoney: Monsieur le président, M. O'Neil vient de me dire que nous avons prévu un chiffre global de $5,000 à $6,000 par an pour chaque centre, et cela ne comprend que les frais d'installation; les frais d'exploitation devront donc s'y ajouter.

M. Lumley: Combien d'installations avez-vous prévu sur la côte Ouest et sur la côte Est?

M. Mahoney: Jusqu'à présent, nous en avons prévu cinq.

M. Lumley: Sur les deux côtes.

Le président: Merci, monsieur Lumley.

M. Mahoney: Et dans la région des Grands Lacs.

M. Lumley: Donc c'est un chiffre global.

M. Mahoney: Oui.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons poursuivre notre débat. Nous en sommes à l'article 2 . . .

M. Forrestall: La remarque qui a été faite tout à l'heure me semble très intéressante. Ainsi, j'aimerais savoir si M. Mahoney envisage de déterminer l'emplacement de ces bureaux en fonction de la demande et du volume des activités. Est-ce là la procédure qui sera appliquée de temps à autre pour organiser des services efficaces, ou bien existe-t-il d'autres critères?

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, cette question est très intéressante. M. McCain m'a accusé de donner de réponses vagues à ses questions mais j'essayais de lui dire ce que je vais vous dire maintenant, à savoir que l'emplacement de ces centres dépendra probablement des études permanentes qui seront effectuées dans ce domaine. Ainsi, il peut être nécessaire d'ouvrir un bureau de conservateur adjoint dans un certain port, par exemple à St. John, et que, par la suite, les études indiquent que la demande n'est pas assez importante et qu'en conséquence il faut fermer ce bureau. Pour résumer, je pense que la solution la plus sage est d'effectuer des études permanentes et, si la demande est suffisante, un bureau devrait être ouvert.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney.

Clause BII-27 as amended agreed to on division.

On Clause BII-28—*Recording of documents*

The Chairman: Mr. Goodale.

• 1655

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I wonder if I could make a point. I am sorry, but in reading the amendment I omitted to read into the record a bit earlier the final line of my amendment and it is consequential.

It simply calls for the removal in the statute of what is now BII-29. If I could just put that on the record, we might vote on it now since we have carried the new 27 and the new 28, and have approved, I take it, the renumbering of the sections.

I would then move that Bill C-61 be amended by striking out lines 12 to 23 on page 61, that is what is presently BII-29, it deals with the return of documents which is already covered in the two sections which we have just approved.

The Chairman: I think procedurally what we can do, which will have the same effect, will be to call BII-29 and just vote nay to eliminate it and renumber the 28 to the 29.

Mr. Goodale: Right.

The Chairman: We have called BII-28.

Clause BII-28 agreed to.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, the new BII-28.

The Chairman: Right.

Mr. Goodale: So we have a new 27, a new 28, and what is 28 presently in the statute becomes 29.

The Chairman: To continue that amendment: and that the following clause be renumbered accordingly. Correct?

Mr. Goodale: Yes, I moved that in my original motion.

The Chairman: Okay.

Clause BII-29 negatived.

Mr. Goodale: This is the one presently in the statute 28, but numbered 29.

Some hon. Members: No.

Mr. Goodale: The present 29.

The Chairman: It has been negated, and will be renumbered.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, now that we have discussed BII-27, can we go back to BII-24 that was allowed to stand.

The Chairman: Yes, that was allowed to stand because there has been other amendments and changes, and before we proceed to BII-30, we will revert back to BII-24.

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Mahoney.

L'article BII-27, tel que modifié est adopté sur division.

L'Article BII-28 . . .*Enregistrement des documents.*

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je suis désolé, mais en lisant mon amendement tout à l'heure, j'ai oublié de lire la dernière ligne.

Je propose simplement la suppression de l'article BII-29. J'aimerais simplement que ceci soit versé au dossier et ensuite, nous pourrions passer au vote puisque nous avons déjà adopté les nouveaux articles 27 et 28 et que nous avons donc accepté de renuméroter les articles suivants.

Je propose que le Bill C-61 soit modifié en supprimant les lignes 13 à 25 de la page 61, c'est-à-dire l'actuel article BII-29, qui porte sur le renvoi des documents originaux relatifs au titre. Cette question est déjà réglée dans les deux articles que nous venons d'adopter.

Le président: Afin de respecter la procédure, je pense, et cela revient au même, qu'il vaut mieux voter négativement sur l'article BII-29 afin de l'éliminer et de remplacer le 28 actuel par le 29.

M. Goodale: Très bien.

Le président: Nous en sommes à l'article BII-28.

L'article BII-28 est adopté.

M. Goodale: Monsieur le président, il s'agit du nouvel article BII-28.

Le président: C'est exact.

M. Goodale: Nous avons donc un nouvel article 27, un nouveau 28 et l'ancien 28 devient 29.

Le président: L'amendement se termine ainsi: et que l'article suivant soit renuméroté en conséquence. Vous êtes d'accord?

M. Goodale: Oui, c'est ce que j'avais proposé dans ma motion originale.

Le président: D'accord.

L'article BII-29 est rejeté.

M. Goodale: C'est le 28 actuel qui devient maintenant le 29.

Des voix: Pas du tout.

M. Goodale: Il s'agit du 29 actuel.

Le président: Il a été rejeté et sera renuméroté.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, maintenant que nous en avons fini avec l'article BII-27, pouvons-nous revenir à l'article BII-24 que nous avions réservé?

Le président: Oui, c'est ce dont nous avions convenu parce qu'il y avait d'autres amendements; nous allons d'abord voté sur l'article BII-30 et revenir ensuite au BII-24.

[*Texte*]

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, with respect to what has gone on, I would be quite prepared to withdraw my motion amending BII-24 and then in doing so, raise another issue that I did not want to raise in a formal way, but it has to do with the description of the Capital of Canada as the National Capital Region. This matter has given some concern to a lot of Canadians and I am not aboslutely certain that the National Capital Act in fact has the authority to describe the Capital of Canada as other than Ottawa at this point in time. It seems that we are anticipating legislation that in the eyes of many Canadians would be a very substantive effort to shove something down their throat that they do not like. I would not like to bring into disrepute the Maritime Code for that very definitive reason. We have not been able to anticipate an economic zone in the bill which I think is one hell of a lot more important for us to do in terms of this bill, but I see that we are quite capable of anticipating other procedures, other statutes.

I raise in the tradition of those who hold fondly that Ottawa is the name of our capital and that whatever geographic region it embraces, crossing if it will the river into the Province of Quebec, to which I have no basic objection, I do not want this bill or anybody to infer that because we have in dealing with the Maritime Code accepted for what it is worth on its face, the description of the Capital of Canada as being the National Capital Region.

I ask only the additional comments of other members. It is a very, very important point, and it has already come to the attention of the press, and the press have a definite view of how they will react to it if, in fact, we accept it. I do not want it accepted, at least from our side of the table, Mr. Chairman, as in any way inferring that we accept the renaming of Ottawa as the capital of Canada.

The Chairman: Any other comments on Mr. Forrestall's point? Mr. Lumley.

• 1700

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I do not think it is a question of renaming the City of Ottawa. I wish to get that clarified for Mr. Forrestall. It is not a question to my knowledge of renaming the City of Ottawa, because that does not come under the jurisdiction of the federal government. That is strictly under the jurisdiction of the provinces and the municipalities. The designation of the region as a whole has absolutely nothing to do with the renaming of the city. I think that should be clarified. I am not a lawyer, as you know, but that I happen to know for a fact.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. Are there any other comments? Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I am in sympathy with the general sentiments that Mr. Forrestall has expressed—at least in part—but I am not sure as a matter of law or principle that we necessarily prejudice or anticipate future events by the particular clause that is referred to.

I would like some view from Mr. Mahoney perhaps about the language used in the National Capital Act, with which I am not specifically familiar at this moment. I do not have it before me, but I presume that legislation describes a certain geography, for the purposes of the NCC and other

[*Interprétation*]

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis prêt à retirer mon projet d'amendement à l'article BII-24 mais je voudrais en profiter pour soulever une autre question que je n'avais pas l'intention de soulever tout à l'heure et qui me vient maintenant à l'esprit, et c'est celle de la désignation de la Capitale du Canada en tant que Région de la Capitale nationale. Cela préoccupe déjà beaucoup de Canadiens et je ne suis pas sûr que la Loi sur la Capitale nationale ait le pouvoir de donner à la Capitale du Canada un autre nom que celui d'Ottawa. Il me semble que nous anticipons un peu sur la loi qui, pour beaucoup de Canadiens, est une pillule amère à avaler. Je n'aimerais pas que la réputation du Code maritime soit ternie à cause de cela. En effet, nous n'avons pas réussi à hâter la définition d'une zone économique, ce qui à mon avis aurait été beaucoup plus important; par contre, je constate que nous pouvons anticiper d'autres procédures et d'autres projets de loi.

Je soulève cette question parce que je tiens à ce que le nom de notre Capitale reste Ottawa, quel que soit le secteur géographique qu'elle englobe. Je ne veux pas que l'adoption du bill puisse être interprétée par certains comme notre approbation à une nouvelle désignation de la Capitale du Canada par l'expression «Région de la Capitale nationale».

J'aimerais simplement obtenir les commentaires des autres membres. Il s'agit d'une question extrêmement importante qui a déjà été portée à l'attention de la presse; la presse a d'ailleurs une idée précise de la manière dont elle compte réagir si, en fait, nous acceptons cela. Je pense, monsieur le président, que les gens assis de ce côté de la table ne veulent, d'aucune manière, laisser croire qu'ils acceptent la substitution du nom d'Ottawa par celui de Capitale du Canada.

Le président: Y a-t-il d'autres observations au sujet de la question soulevée par M. Forrestall? Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il s'agisse de renommer la ville d'Ottawa. J'aimerais préciser cela à M. Forrestall. Il ne s'agit pas, à ma connaissance, de renommer la ville d'Ottawa, puisque cela ne tombe pas sous la juridiction du gouvernement fédéral. Cela relève strictement des provinces et des municipalités. Le nom de l'ensemble de la région n'a absolument rien à voir avec la modification du nom de la ville. Je pense que cela devrait être établi. Je ne suis pas avocat, vous le savez bien, mais je suis au moins certain de cela.

Le président: Merci, monsieur Lumley. Y a-t-il d'autres observations? Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je sympathise avec les opinions de M. Forrestall, du moins en partie, mais je ne suis pas certain, question de droit ou de principe, que nous portions nécessairement préjudice au nom de la ville ou que nous anticipions sur des événements futurs en acceptant l'article dont il est question.

J'aimerais peut-être obtenir l'opinion de M. Mahoney au sujet de la terminologie dont on se sert dans la Loi sur la Capitale nationale, Loi que j'avoue ne pas très bien connaître actuellement. Je n'en ai pas d'exemplaire devant moi, mais je suppose qu'elle décrit, aux fins de la CCN et pour

[*Text*]

purposes, as a national capital region, and the simple import of this clause would be to suggest that computer terminal, wherever it may be, would be within that piece of geography. I would hope this particular clause in this particular bill would not in fact be taken to imply any prejudgment at all on the part of the government or the part of Parliament about anything other than this specific geography is where that terminal would be located.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I believe Mr. Goodale's remarks are substantially correct. I myself have not looked at the Nationa Capital Act recently, but my understanding is the same as he has expressed it. I believe the provision which we have here is no different than we have in a number of other existing acts. One that comes to mind would be in the Federal Court Act where there is a requirement that judges live within so many miles of the national capital region. So I did not frankly come prepared on this because it is similar to provisions in other legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Mahoney. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, our basic concern, of course, is not so much with the term "national capital region" but with the description in the National Capital Act as to what the national capital region is and it reads Ottawa-Hull. This, of course, is what Canadians object to. That is why I mentioned earlier that it is not the geographic area that we are concerned with, it is the named designation or the change in name.

Mr. Chairman, we would have been much happier and totally satisfied with this particular clause had it read—and I think Mr. Murta is now preparing an amendment which I would hope you would consider if for no other reason than to avoid embroiling the Maritime Code in any controversy with respect to that question—"shall be established within the Ministry of Transport".

The Chairman: Mr. Lumley.

• 1705

Mr. Lumley: Mr. Chairman, just a further clarification, the national capital region as designated is not just the City of Ottawa and the City of Hull, it includes the Township of Gloucester and the Township of Nepean. I am not up to date with what all it includes, but it is more than just those two cities, and I sort of assume that Mr. Forrestall's suggestion is we are specifically designating the City of Ottawa. It also includes the City of Vanier which is surrounded by the City of Ottawa.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think, Mr. Chairman, if Mr. Lumley has asked me whether I have any preference as to where it is located; I do not. I think that is a technical and administrative responsibility within the Ministry of Transport. If they want to locate it anywhere geographically that is convenient to the Ministry and convenient to records and computerization and the transmission of that, then I think in terms of the bill they should be completely free to do that. I have no objection to where it is located whatsoever.

[*Interpretation*]

d'autres fins, un certain emplacement géographique comme étant la Région de la capitale nationale; la simple intention de cet article serait donc de suggérer que ce terminal informatique soit situé à l'intérieur de cet emplacement. Je pense que cet article précis du projet de loi ne signifie pas du tout que le gouvernement ou le Parlement ait pris une décision a priori sinon pour dire que le terminal devrait être situé dans cet emplacement géographique précis.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, je pense que les observations de M. Goodale sont essentiellement correctes. Ma dernière lecture de la Loi sur la Capitale nationale remonte à loin, mais je partage son opinion. Je pense que la disposition dont il est question ici n'est pas différente de celle qui se trouve dans d'autres lois actuelles. Je songe, par exemple, à la Loi sur la Cour fédérale, où il est exigé que les résidences des juges ne soient pas éloignées de plus de tant de milles de la Région de la capitale nationale. Donc, en toute franchise, je ne me suis pas documenté à ce sujet parce qu'il s'agit d'une disposition semblable à des dispositions qui figurent dans d'autres lois.

Le président: Merci, monsieur Mahoney. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, nous ne nous préoccupons pas tant du terme «Région de la capitale nationale» que de la description de la Région de la capitale nationale qui se trouve dans la Loi sur la Capitale nationale; or, cette dernière stipule qu'il s'agit d'Ottawa-Hull. C'est, bien sûr, à cela que les Canadiens s'opposent. C'est pourquoi j'ai mentionné plus tôt que ce n'est pas de la région géographique que nous nous préoccupons, mais du nom ou de la modification du nom.

Monsieur le président, nous aurions été plus heureux et entièrement satisfaits en ce qui concerne cet article précis s'il avait été formulé comme suit; je pense d'ailleurs que M. Murta est en train de nous préparer actuellement une modification dont j'espère que vous voudrez bien tenir compte, du moins pour éviter de mêler le Code maritime à toute controverse ayant trait à cette question; nous aimerions donc que cet article soit formulé comme suit «il sera créé, au sein du ministère des Transports».

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, j'aimerais apporter un éclaircissement supplémentaire; la région de la Capitale nationale, telle qu'elle est désignée, ne comprend pas seulement la ville d'Ottawa et la ville de Hull; elle inclut le *Township* de Gloucester et le *Township* de Nepean. Je ne sais pas au juste tout ce qu'elle inclut, mais il s'agit de plus que ces deux villes; je suppose que M. Forrestall pense que nous désignons précisément la ville d'Ottawa. J'aimerais rappeler que la définition inclut également la ville de Vanier qui est entourée par la ville d'Ottawa.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je pense, monsieur le président, que j'aimerais préciser à M. Lumley que je n'ai pas de préférence quant à l'endroit où ce terminal sera situé. Je pense qu'il s'agit là d'une responsabilité technique administrative qui relève du ministère des Transports. Si ce ministère veut placer ce terminal à un endroit qui lui convienne et qui convienne aux opérations envisagées, je pense qu'aux termes de la loi il devrait être entièrement libre de le faire. Je n'ai aucune objection quant à l'endroit où l'on voudrait

[*Texte*]

What I have objection to is the description of its location, for reasons that are not related to the bill whatsoever. So the Ministry of Transport would leave it wide open.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I do not know how much more discussion you would want, but I would have an amendment to move along the lines of what we have discussed. I do not know whether it is in order to bring that amendment in, discuss it and then vote on it as such. Is that the way you would like to proceed, or do you want to wait?

The Chairman: Well just before that, we will just make it clear to all the members that Mr. Forrestall has withdran his amendment. Is that generally agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right, that is agreed. We can continue, Mr. Murta, with your amendment.

Mr. Murta: In that case, then, Mr. Chairman, I will move that line 41 on page 59 shall be amended by striking out after the word "in" all the words subsequent to that on lines 41, 42 and 43 and substituting the words "Ministry of Transport". So that it shall read then:

> BII-24. (1) A central office for the filing of documents relating to ships owned by persons qualified to own Canadian ships shall be established in the Ministry of Transport.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I would point out with respect to the phraseology of that motion, that if it refers to Transport it should refer to the Department of Transport and not the Ministry of Transport, because the words "Ministry of Transport" are really unofficial. It should still read "Department of Transport" according to the Department of Transport Act.

Mr. Murta: I would be willing.

The Chairman: I believe the amendment would read: immediately after "shall be established" on line 41 "by the Department of Transport".

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Would that not be "in"?

The Chairman: "by the Department of Transport". All those in favour.

Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, just in dealing with the amendment per se, it obviously does not provide any kind of direction within the Ministry or the Department of Transport as to where that office could be located. I suppose it would be open under the amendment to have it located anywhere there is a presence of the Ministry of Transport or the Department of Transport.

[*Interprétation*]

placer ce terminal. Par contre, je m'oppose à la désignation de cet endroit, pour des raisons qui n'ont rien à voir avec le projet de loi. En nous servant donc des mots «le ministère des Transports», la question serait résolue.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'ignore si vous voulez que nous en discutions beaucoup plus, mais j'ai un amendement à proposer, amendement que se plie aux suggestions avancées. Je ne sais pas s'il serait conforme au règlement de proposer cet amendement, d'en discuter et de le passer aux voix. Est-ce la manière dont vous aimeriez procéder? Préférez-vous attendre?

Le président: Avant de passer à cela, précisons à tous les membres que M. Forrestall a retiré son amendement. Tout le monde est-il d'accord à ce sujet?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien, cela est donc convenu. Monsieur Murta, nous pouvons poursuivre en passant à votre amendement.

M. Murta: Dans ce cas, monsieur le président, je propose que l'on supprime les lignes 38 et 39 de la page 59 et qu'on les remplace par ce qui suit:

> BII-24. (1) Il est créé, au sein du ministère des Transports, un bureau central.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, j'aimerais préciser, en ce qui concerne la formation anglaise de cette proposition, qu'il nous faut parler du *Department of Transport* et non du *Ministry of Transport* parce que les mots "Ministry of Transport" ne correspondent pas à la terminologie officielle. Donc, conformément à la Loi sur le ministère des Transports, il nous faudra parler du *"Department of Transport"*.

M. Murta: Je veux bien.

Le président: Je pense que l'amendement se lirait comme suit: Il est créé, par le ministère des Transports, un bureau central.

M. Douglas (Bruce-Grey): N'avions-nous pas dit «au sein»?

Le président: «Par le ministère des Transports». En faveur?

Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, cet amendement ne fournit évidemment aucune directive au ministère des Transports quant à l'emplacement où ce bureau devrait être situé. Je suppose qu'aux termes de cet amendement il pourrait être situé à n'importe quel endroit où le ministère des Transports est actif.

[*Text*]

Mr. Murta: You are splitting hairs now.

• 1710

Mr. Goodale: Splitting hairs or not, that is an interpretation that is certainly open, that it does not give any indication at all, anywhere in the country, as to where that kind of head office or central terminal outlet should be located. It seems to me that the concern that has been expressed here by Mr. Forrestall and others is not a concern that really ought to be directed toward a clause in the Maritime Code Act or Bill C-61. It is a provision, as Mr. Mahoney has pointed out, which is very similar in wording and effect to designations in other statutes, and he has given us the specific example of the federal court legislation. I believe this is really not the place to get into this particular argument. We have a designation, obviously, in the National Capital Act that has some legal effect to it. I wonder, for the purposes of this legislation, whether we should not be consistent and make sure of that designation, and if exception is to be taken to it, it seems to me it should be taken in specific relation to the National Capital Act and not in relation to the Maritime Code Act. I do not think it particularly has anything to do at all with the legislation. It may have a great deal to do with that other bill or any other proposal that may come forward at some other time, but it does not relate to the Maritime code legislation. Perhaps we should save that argument for another time and approve this particular clause as it is consistent with the form used in other legislation.

The Chairman: I must first apologize for the delay in the discussions procedurally as to what we are going to do. Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Mr. Chairman, perhaps in the interests of a compromise, it seems to me that what we are discussing here is really the wording, the national capital region, and perhaps I could put forth to the members of the Committee for their consideration that the problem we are facing could be bypassed if we simply said that to qualify to own Canadian ships shall be established in the national capital as defined in the National Capital Act.

Mr. Murta: Why not use the head office of the Department or the Ministry of Transport?

• 1715

Mr. Chairman, if we have to have a compromise on this, we could make it more specific, to get around what Mr. Goodale's argument was, though I do not think it really held that much water to start with; but we could use something to the effect that the head office of the Ministry of Transport would signify a particular area, or else an area which the Minister may deem necessary—that may be another area that we could explore. But from our point of view, we are prepared to talk at some length on this item if we cannot receive a compromise.

Mr. McCain: At an office designated by the Minister.

The Chairman: Well put, Mr. Murta.

Mr. Murta: Somebody has to save the country.

[*Interpretation*]

M. Murta: Voilà que vous coupez les cheveux en quatre.

M. Goodale: Quoi qu'il en soit, c'est une interprétation possible, à savoir qu'on ne précise pas du tout où ce siège social ou ce bureau central devra être situé. Il semble que ce qu'ont dit M. Forrestall et d'autres ne relève pas vraiment d'un article de la Loi sur le Code maritime ou du Bill C-61. Comme l'a fait remarquer M. Mahoney, il s'agit d'une disposition qui est très semblable, quant au libellé et à la teneur, à d'autres désignations dans d'autres lois; il a donné comme exemple la loi sur la cour fédérale. Je crois qu'il n'y a pas lieu ici de s'engager dans une longue discussion. De toute évidence, nous trouvons, dans la Loi sur la Capitale nationale, une désignation qui vaut sur le plan juridique. Je me demande si, aux fins de la présente loi, pour être cohérents, il n'y aurait pas lieu d'utiliser cette désignation; si l'on devait faire valoir une objection quelconque, il me semble qu'on devrait le faire dans le contexte de la Loi sur la Capitale nationale et non pas dans celui de la Loi sur le Code maritime. J'estime que cela n'a rien à voir avec cette loi. Cela a peut-être quelque chose à voir avec d'autres bills ou d'autres propositions que l'on présentera ultérieurement mais cela n'a rien à voir avec la Loi sur le Code maritime. Il faudrait réserver cet argument pour un moment plus opportun et songer à approuver cet article-ci puisqu'il est conforme au vocabulaire utilisé dans d'autres lois.

Le président: Je vous prie de m'excuser; j'étais en train de discuter de ce que nous avons l'intention de faire. Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Monsieur le président, afin d'en venir à un compromis, il me semble qu'ici nous parlons du libellé, des mots «région de la Capitale nationale» et que peut-être les membres du Comité pourraient envisager de résoudre le problème en disant simplement que pour pouvoir posséder des navires canadiens il faut que le fait soit reconnu dans la Capitale nationale telle qu'elle est définie dans la Loi sur la Capitale nationale.

M. Murta: Pourquoi alors ne dirait-on pas siège du ministère des Transports?

Monsieur le président, si nous devons en venir à un compromis là-dessus, nous pourrions peut-être rendre le texte plus précis, ce qui donnerait satisfaction à M. Goodale, même si je n'ai pas l'impression que son argument est tant soit peu valable. Néanmoins, nous pourrions dire quelque chose comme le bureau central du ministère des Transports, ce qui évaudrait à décrire une région en particulier, ou bien une région que le ministre jugera bon de... il se peut que ce soit-là une façon d'envisager la chose. Quoi qu'il en soit, quant à nous, nous sommes prêts à en discuter par le menu si nous ne pouvons pas aboutir à un compromis.

M. McCain: On pourrait dire: à un bureau que désignerait le ministre.

Le président: Bien dit, monsieur Murta.

M. Murta: Il faut bien quelqu'un pour sauver le pays.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Recognizing that final promise or threat by Mr. Murta, and simply to clarify the situation and avoid raising an argument here, because I do not think it is the appropriate place to have it, I think that if Mr. Murta would be agreeable to withdrawing his amendment, I would be prepared to propose an amendment which would provide that the central office should be established at a place designated by the Minister of Transport.

The Chairman: Is it agreed that Mr. Murta withdraw his amendment?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Murta: So we can expect this office in Saskatoon, now, can we not, Mr. Goodale?

Mr. Goodale: In Assiniboia. Technically, Mr. Chairman, if I could, I would move that Bill C-61 be amended in Part BII-24 by deleting line 41 on page 59 and lines 1 and 2 on page 60 and replacing them by the following: shall be established at a place to be designated by the Minister of Transport. And I stand to be corrected technically by Mr. Mahoney if there is a more . . .

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I was only going to suggest that it should perhaps read: "at a place in Canada designated by the Minister."

Mr. Goodale: I would certainly accept that wording: "at a place in Canada to be designated by the Minister of Transport."

Part BII-24 as amended agreed to.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, it has just been drawn to my attention that, for the purposes of this legislation, "Minister" means "Minister of Transport." So I suppose that, in that section, I need only have said: "at a place to be designated in Canada by the Minister," although we have already passed by that. It is a rather technical point. I suppose we could go back and make that correction with unanimous consent.

The Chairman: Is that agreeable that a correction be made?

Some hon. Members: Agreed.

Clauses BII-30 and BII-31 agreed to.

On clauses BII-32—*Refusal to record documents*

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would move that clause BII-32 of Bill C-61 be amended by striking out lines 18 to 24 inclusive on page 63 and by renumbering the present clause BII-32 (4) as BII-32 (3).

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just to ask, Mr. Chairman, whether Mr. Mahoney could indicate to us why we have deleted this. Is it because it is specifically covered, as I recall, earlier?

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Devant cette promesse ou cette menace de la part de M. Murta, et simplement pour apporter des éclaircissements sur la situation et éviter de donner lieu à une nouvelle discussion et également parce que j'estime que ce n'est pas l'endroit pour le faire, je crois que si M. Murta y consent, nous pourrions retirer cet amendement pour en proposer un autre selon lequel le bureau central devrait être établi à un endroit désigné par le ministre des Transports.

Le président: M. Murta consent-il à retirer son amendement?

Des voix: D'accord.

M. Murta: Donc, on peut s'attendre à ce que ce bureau soit situé à Saskatoon, n'est-ce pas monsieur Goodale?

M. Goodale: Dans la vallée de l'Assiniboine. Sur le plan technique, monsieur le président, j'estime que le bill C-61 devrait être amendé à la partie BII-24 en remplaçant les lignes 39, 40 et 41, page 59, par ce qui suit: il est créé, à un endroit désigné par le ministre des Transports, un bureau. Que M. Mahoney me corrige s'il y a plus. . .

M. Mahoney: Monsieur le président, je voulais tout simplement proposer de dire plutôt: «A un endroit au Canada désigné par le ministre.»

M. Goodale: J'accepterais certainement ce libellé: «A un endroit au Canada désigné par le ministre des Transports.»

La partie BII-24 telle qu'amendée est adoptée.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, on vient de me faire remarquer que dans cette loi l'utilisation du terme «ministre» signifie ministre des Transports. Ce qui veut dire que dans cet article, on devrait dire simplement: «A un endroit au Canada désigné par le ministre», même si nous avons déjà adopté l'article. Il s'agit d'un détail plutôt technique. Je suppose que nous pourrions revenir en arrière et effectuer cette correction si nous avons le consentement unanime.

Le président: Peut-on effectuer la correction?

Des voix: D'accord.

Les articles BII-30 et BII-31 sont adoptés.

L'article BII-32—*Refus d'enregistrer les documents.*

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je propose que l'on amende l'article BII-32 du bill C-61 en supprimant les lignes 19 à 25, page 63, et en renumérotant l'actuel paragraphe BII-32(4) du bill qui devient le paragraphe BII-32(3).

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais savoir si M. Mahoney pourrait nous indiquer pourquoi nous supprimons ce paragraphe. Est-ce parce que ce sujet est traité précisément dans un article précédent?

[*Text*]

Mr. Mahoney: Yes, that is correct, Mr. Chairman.

Clause BII-32 as amended agreed to.

Clauses BII-33 to BII-69 agreed to.

On clause BII-70—*Where certificate of registration returned to Registrar*

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would move that clause BII-70 of Bill C-61 be amended by striking out line 8 on page 83 and substituting therefor the following:

• 1720

(4) Where the Registrar is of the opinion that circumstances exist under which the certificate of registration of a ship should be closed out but either

(a) the certificate of registration of the ship is not returned to him in accordance with subsection (1), or

(b) a person appearing on the register to have an interest in the ship refuses to consent in writing to the closing as required by subsection (3),

the Attorney General of Canada may, on behalf of the Registrar, apply to the Admiralty Court for an order directing the Registrar to close the registration of the ship, and the Admiralty Court may make such an order where it is satisfied that the ship is actually or constructively lost or has ceased to be a ship that may be registered as a Canadian ship.

I would stop there, Mr. Chairman, and would not move the final words in that sentence that appear in the written amendment. If I could correct the record of that amendment in the copy that was was distributed to members, another half dozen words or so appear at the end of the sentence I was just reading. My intention is not to move those words; they are not necessary for the purpose of the amendment. I would simply ask members to delete them in their copies and I would not move them. So the sentence ends after the words "Canadian ship." There is a subsection (5), Mr. Chairman, and (6):

(5) Notwithstanding any other provision of this Code, the Registrar shall comply with an order made under subsection (4).

(6) Any person who is in possession or

That would be the end of the amendment. So we are inserting new subclauses (4) and (5), and then carrying on with the section as it appears in the statute.

Clause BII-70 as amended agreed to.

On Clause BII-71—*Application to register mortgage or transfer thereof.*

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I move that Clause BII-71 (2) of Bill C-61 be amended by striking out lines 29 and 30 on page 83 and substituting the following: "the discharge."

[*Interpretation*]

M. Mahoney: Oui, c'est juste, monsieur le président.

L'article BII-32 tel qu'amendé est adopté.

Les articles BII-33 à BII-69 sont adoptés.

L'article BII-70—*Cas où le certificat d'immatriculation est retourné au conservateur.*

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je propose que l'article BII-70 du bill C-61 soit modifié en remplaçant la ligne 10, page 83, par ce qui suit:

(4) Lorsque le conservateur est d'avis qu'il existe des circonstances en vertu desquelles l'immatriculation d'un navire devrait être radiée mais

(a) que le certificat d'immatriculation du navire ne lui a pas été retourné, conformément au paragraphe (1), ou

(b) qu'une personne figurant sur le registre comme ayant un intérêt dans le navire refuse de consentir par écrit à sa radiation, comme l'exige le paragraphe (3),

le procureur général du Canada peut, au nom du conservateur, demander à la Cour d'Amirauté une ordonnance enjoignant le conservateur de radier l'immatriculation de ce navire, et la Cour d'Amirauté peut rendre une telle ordonnance lorsqu'elle est convaincue que le navire est effectivement perdu ou présumé tel ou qu'il a cessé d'être un navire qui peut être immatriculé comme navire canadien.

Je m'arrête ici, monsieur le président, car je voudrais effectuer une correction aux dernières lignes du texte de cet amendement. J'aimerais que l'on corrige l'amendement qu'on a distribué aux membres du comité et que l'on supprime une demi-douzaine de mots qui se trouvent à la fin de la phrase que j'étais en train de lire. Je n'ai pas l'intention de le maintenir car ils sont inutiles. Je demande donc aux membres de les biffer sur leur exemplaire car je n'ai pas l'intention de les proposer. La phrase s'arrêterait donc après les mots «navire canadien». Il y a un paragraphe (5) et un paragraphe (6):

(5) Nonobstant toute autre disposition du présent Code, le conservateur doit se conformer à une ordonnance rendue en vertu du paragraphe (4).

(6) Quiconque ayant en sa possession ou

Voilà la fin de l'amendement. Nous ajoutons donc deux nouveaux paragraphes (4) et (5) et l'article se poursuit tel qu'il existe présentement dans la loi.

L'article BII-70 tel qu'amendé est adopté.

L'article BII-71—*Demande d'inscription d'hypothèques ou de cession de celui-ci.*

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je propose que l'article BII-71(2) du Bill C-61 soit modifié en remplaçant, page 83, les lignes 33 à 35 par ce qui suit: «En déposant la mainlevée».

[*Texte*]

Clause BII-71 as amended agreed to.

Clause BII-72 agreed to.

On Clause BII-73—*Notice of mortgage.*

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Again an amendment dealing with the notice of documents affecting title.

I move that Bill C-61 be amended by striking out Clause BII-73 as it presently appears on page 84, and substituting therefor the following:

> BII-73. Where, with respect to a Canadian registered small craft, a chattel mortgage or document under which transfer of title is reserved, is filed or registered in accordance with the law of a province, a Notice of such mortgage or document shall be filed with the Registrar by the person who filed or registered the mortgage or document and such notice shall be in prescribed form and shall contain such particulars of the mortgage or document as are prescribed.

Clause BII-73 as amended agreed to.

Schedule III as amended agreed to.

Clause 1 agreed to.

The Chairman: Shall the title carry? Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to make one more effort to see us get a message from the Atlantic provinces premiers in connection with the regulations and the negotiations taking place in connection with them. As pointed out by Mr. Goodale, they have negotiated and they are adjourned for further consideration, I believe he said. Is that correct, Mr. Goodale?

Mr. Goodale: The last meeting to my knowledge, Mr. McCain, was the meeting on Febraury 13 in St. John's with the federal Minister and his four provincial counterparts. There may have been subsequent meetings of officials of which I am not aware, but that was the last formal meeting. Mr. Lang on that occasion received the very clear assurances which I read into the record earlier, first of all of support for the legislation, and secondly he provided an assurance that consultations with respect to the regulations would continue. It is my understanding that the exchange very thoroughly satisfied the Maritime premiers on that occasion.

• 1725

Mr. McCain: But you agree that the discussions with the premiers of the Atlantic provinces and their agreement was agreement in principle, and that they still insist that there must be agreement on the regulations which will tell you how you are going to operate under the act. Is that a fair statement?

Mr. Goodale: I am not sure if I would describe, Mr. Chairman, the comments with respect to the bill itself as nothing more than agreement in principle. I think it is a very specific agreement in terms of the legislation. Indeed, I understand that there was even some discussion about the terms of some of the proposed amendments, at least those amendments coming forward from the government side, and that those amendments indeed received the approval of the meeting. So I would think the specifics of the legislation have been more than approved in principle. They have been approved in considerable detail but, as you point out, the Maritime premiers have always attached to that approval the request that the consultation that has been undertaken be continuing. It is continuing, and I think so far at least to their satisfaction.

[*Interprétation*]

L'article BII-71 tel qu'amendé est adopté.

L'article BII-72 est adopté.

L'article BII-73—*Avis d'hypothèques*

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Voilà un nouvel amendment qui traite de l'avis de dépôt de documents concernant la propriété.

Je propose que le Bill C-61 soit modifié en remplaçant, page 84, l'article BII-73 du bill par le suivant:

> BII-73. Lorsque relativement à une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, une hypothèque ou un document empêchant la cession du titre sont déposés ou enregistrés conformément à la législation d'une province, avis de cette hypothèque ou de ce document doit être déposé en la forme réglementaire avec les détails prescrits auprès du conservateur par la personne ayant procédé au dépôt ou à l'enregistrement.

L'article BII-73 tel qu'amendé est adopté.

L'annexe 3 tel qu'amendé est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le président: Le titre est-il adopté?

M. McCain: Monsieur le président, j'aimerais tenter une fois de plus de faire passer un message de la part des premiers ministres des provinces de l'Atlantique au sujet de la réglementation et des négociations qui ont lieu avec eux. Comme l'a dit M. Goodale, après un certain temp, on a dû interrompre les négociations pour permettre un examen plus approfondi. N'est-ce-pas monsieur Goodale?

M. Goodale: La dernière réunion, monsieur McCain remonte au 13 février et elle a eu lieu à St-Jean en présence du ministre fédéral et de ses quatre homologues provinciaux. Il se peut qu'il y ait eu d'autres réunions avec les responsable dont je n'aurais pas eu vent; néanmoins c'était là la dernière réunion officielle. On a alors dit à M. Lang qu'on allait appuyer la loi et, deuxièmement, il a lui-même affirné que l'on continuerait de consulter les provinces au sujet des règlements; c'est ce que j'ai dit plus tôt. J'ai tout lieu de croire que l'entretien a été tout à fait satisfaisant pour les premiers ministres des Maritimes.

M. McCain: Mais lors de vos discussions avec les premiers ministres des provinces Atlantique vous êtes parvenu à un accord de principe et ils continuent d'insister pour qu'il y ait entente sur les règlements, lesquels permettront d'interpréter la loi. Est-ce juste?

M. Goodale: Monsieur le président, je ne suis sûr que je décrirais les observations qu'a suscitées le bill comme étant rien de plus qu'un accord de principe. Je crois que pour ce qui est de la loi, il y a un accord précis. En effet, on a discuté du libellé de certains des amendements proposés, du moins des amendements proposés par le gouvernement et ces amendements ont été approuvés lors de la réunion. Voilà pourquoi je crois qu'on est allé au-delà de l'accord de principe. Le détail en a été approuvé; mais comme vous l'avez fait remarquer, les premiers ministres des Maritimes ont toujours assorti leur approbation d'une demande, à savoir qu'on continue de les consulter. C'est ce qu'on fait, et j'estime que jusqu'à présent cela les satisfait.

[*Text*]

Mr. McCain: Mr. Chairman, in view of the ministerial commitments which have been made, could this meeting adjourn until such time as we could get some statement from the Maritime premiers in connection with this? I pointed out earlier today, and I do not want to be repetitive—there are a number of items in this bill that are to be determined by regulation. The time it will take to process an application is not spelled out. The cost or licensing fee of a vessel when the application is approved is not spelled out. It is governed by regulation. These two alone are enough to make the bill unacceptable.

The third principle is the cost benefit effect of this bill on all of Canada, not just the Atlantic area. It may be Jack Murta's wheat or something manufactured in Winnipeg. Until such time as these answers are given to this Committee I submit, Mr. Chairman, that in all fairness this Committee should adjourn to the call of the Chair to have further information before we move to report the bill.

I know we are considering the title, but you go quite fast sometimes, Mr. Chairman, and I did not want it to get to that report stage motion without getting in another plea for this position.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, on that point I simply repeat that I do not think we have before us a request from the Atlnatic premiers or anyone else really to delay our Committee work on the bill, pending some further information being received from them. I think we have a number of stages in legislation to go yet before the legislation passes from the House of Commons, including the report back to the House and the third reading debate.

My information clearly leads me to believe that the discussions are proceeding satisfactorily. Certainly if that is not the case, there would be ample opportunity in the course of at least two more proceedings before the House of Commons itself for that point to be raised, and raised very clearly as perhaps a warining that all is not well. But that certainly is not my information now, and since we have made substantial good progress today I think it would be quite appropriate if we were to pass the bill from the Committee, and if there is some further work to be done on this point I think it can quite fairly be done in the House itself at some later stage.

The Chairman: Mr. McCain.

• 1730

Mr. McCain: Mr. Chairman, I say in all sincerity and with no disrespect for any member of this Committee or anything that has been said, I do not believe the members of this Committee understand the consequence of this Bill with the fuzzy federal policies which are associated with it.

I say to you that every ton of grain which is moved east of the Great Lakes may cost every farmer more as a result of this, assuming, now—and it is only an assumption, I agree—that the pattern of this type of legislation proves to be, in effect, comparable to that of other areas. It could very well mean, for instance, that every board-foot of lumber shipped from British Columbia to eastern Canada would pass through the Panama Canal on a foreign bottom to a main port to be trans-shipped. It could mean that the

[*Interpretation*]

M. McCain: Monsieur le président, étant donné les engagements pris au niveau ministériel, pourrions-nous lever la séance jusqu'à ce que les premiers ministres des Maritines fassent une déclaration à cet effet? Comme je l'ai dit aujourd'hui, et je ne veux pas ici me répéter, il est plusieurs éléments de ce bill qui seront déterminés par le biais de règlement. On n'a pas précisé le temps que prendrait l'acheminement d'une demande. Les frais d'immatriculation, la taxe, lorsque la demande sera approuvée, n'ont pas été précisés. C'est le règlement qui déterminera cela. Voilà deux éléments qui suffisent à rendre le bill inacceptable.

En troisième lieu, il y a l'aspect coût et bénéfice que le bill représente pour le Canada tout entier, non seulement pour la région de l'Atlantique. Il se peut qu'il s'agisse du blé de Jack Murta ou d'objets manufacturés à Winnipeg. Jusqu'à ce qu'on obtienne ces réponses, je crois monsieur le président, qu'en toute justice, les membres du Comité devrait lever la séance jusqu'à nouvel ordre et que nous ne devrions pas faire rapport du bill à la Chambre tant que nous n'aurons pas obtenu plus de renseignements.

Je sais que nous en sommes à l'adoption du titre mais il arrive que vous alliez très vite monsieur le président et je ne voulais pas que l'on présente une motion de rapport à la Chambre sans a voir essayé une fois de plus de faire valoir mon point de vue.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je ne puis que répéter que ce n'est pas le désir des premiers ministres des provinces de l'Atlantique ou de qui que ce soit que nous retardions le travail du Comité sur ce bill, pour leur permettre de donner plus de renseignements à ce sujet. Je crois que la loi devra passer par plusieurs stades avant que la Chambre des communes en soit saisi, notamment le rapport à la Chambre et le débat de troisième lecture.

J'ai tout lieu de croire que les discussions vont bon train. Si ce n'était pas le cas, on aurait tout le temps nécessaire, au cours d'au moins deux étapes à la Chambre, de faire valoir le point ici soulevé et ce serait là une occasion d'alerter l'opinion afin de montrer que tout ne va pas pour le mieux. Mais d'après ce que je sais actuellement et étant donné que nous avons accompli des progrès notables aujourd'hui, je crois que nous devrions adopter ce bill en Comité et s'il y a d'autre travail à faire à cet égard, on pourra s'en charger à un stade ultérieur, à la Chambre.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, en toute sincérité et sans vouloir manquer de respect aux membres de ce Comité ni mettre en doute la sincérité de ce qui a été dit, je ne pense pas que les membres de ce Comité comprennent bien les conséquences de ce projet de loi ni qu'ils se rendent compte de l'imprévision des politiques fédérales qui s'y associent.

Pour ma part, je vous dis que chaque tonne de grain en mouvement à l'est des Grands Lacs coûtera peut-être plus cher aux agriculteurs à la suite de ce projet de loi si l'on considère—et je reconnais que c'est une simple hypothèse—que les lignes principales de ce projet sont comparables à celles d'autres régions. Cela peut fort bien signifier que chaque pied de bois de construction expédié de la Colombie-Britannique vers l'Est du Canada passera par le Canal de Panama sur un navire étranger. Cela peut signi-

[*Texte*]

competitive position of Canada's steel industry from Cape Breton through to Algoma would be impaired.

Now, Mr. Chairman, this is what we are talking about. We are not talking just about the little Maritime area for which this government does not give a damn. We are talking about the commerce of Canada as it is affected by the present policy of water movement of goods and services, as it affects both coasts and central Canada.

Now, I am not asking a lot, Mr. Chairman. I am asking that this Committee should study this, rather than that the House of Commons study it. I submit to you that the time which will be consumed in the House if some of these answers are not presented to the Committee will be a cause for serious complaint by the Prime Minister and other members of the House. I cannot, nor do I believe that any other members of this side of the House can, give our stamp of approval to this Committee until we in fact see the cost-benefit studies and their effects upon Canada as a whole.

I have shipped a lot of goods in my time in the agricultural field. And do you realize, Mr. Goodale, that as coming from an agricultural community every potato moved from P.E.I. to central Canada is presently moving on a water competitive rate? If, by any chance, this causes an increment in water transportation costs from Summerside, Charlottetown or Montague, to Toronto the farmer in Prince Edward Island will obtain less, unless the government is prepared to put up a subsidy.

We are not dealing with peanuts. We are not dealing with a few jobs in a shipyard or on a ship. We are dealing with the commerce of Canada from coast to coast. I cannot overemphasize that, Mr. Chairman, and I plead with you and this Committee that until such time, at least, as the Government of Canada is prepared to say, we will give you an assurance that there will be subsidies available to prevent the disruption of present economic structures, until that point, this Committee should, in all respect of the time consumption forthcoming in the House of Commons, keep this Bill where it is.

And you, Mr. Chairman, and you, Mr. Goodale as Secretary to the Minister of Transport, should make this presentation to the responsible authorities of government. And if you come back and say, adamantly and absolutely, no, these aspects will not be considered and these presentations will not be made to the House or to the Committee, then I suppose when you recall the Committee, we forthwith dissolve in disappointment.

But if they could, I submit to you, sir, that it is in the best interests of the procedures of the House and of time consumption there for this Committee just to adjourn today and get further reports from the interested parties, in and out of the Government of Canada.

I will say no more.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1735

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, along somewhat the vein that Mr. McCain has been pursuing during our recent meetings, there is the clear indication in the Estimates of the lowering of moneys available for subsidized movement of goods and products in and out of the Atlantic region. It affects agricultural products, it affects shipments of flour, it directly affects and impairs the ability of Cape Breton

[*Interprétation*]

fier également que la position concurrentielle de l'industrie canadienne de l'acier, à partir du Cap Breton jusqu'à Algoma, risque d'en souffrir.

Monsieur le président, voilà ce dont il s'agit. Il ne s'agit pas simplement de la petite région maritime dont le gouvernement se fiche complètement. Il s'agit du commerce du Canada qui risque d'être affecté par cette politique de transport par eau des biens et services et c'est une question qui intéresse les côtes et le centre du Canada.

Monsieur le président, je n'en demande pas beaucoup. Je demande que cette question soit étudiée en Comité plutôt que par la Chambre des communes. Si le Comité ne parvient pas à obtenir certaines de ces réponses, je pense que le premier ministre et les autres députés se plaindront amèrement du temps qu'ils devront y consacrer. Je n'arrive pas à croire qu'un député de ce parti-ci puisse approuver les travaux de ce Comité tant que nous n'aurons pas sous les yeux les études de rentabilité concernant tout le Canada.

J'ai fait jadis, dans le domaine de l'agriculture, de nombreuses expéditions. Vous rendez-vous compte, monsieur Goodale, que chaque pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard à destination du centre du Canada est expédiée par voie d'eau à des taux concurrentiels? Si jamais cela provoque une augmentation des coûts de transports par eau à partir de Summerside, Charlottetown ou Montague jusqu'à Toronto, l'agriculteur de l'Île-du-Prince-Édouard perdra de l'argent à moins que le gouvernement ne le subventionne.

Ce ne sont pas des balivernes, il ne s'agit pas de quelques emplois dans un chantier naval ou sur un bateau. Il s'agit du commerce canadien d'un océan à l'autre. Je n'insisterai jamais trop sur cette question, monsieur le président, et je vous supplie ainsi que les membres du Comité, pour gagner du temps à la Chambre des communes, de ne pas renvoyer ce bill, du moins tant que le gouvernement canadien ne nous assurera pas que des subventions seront disponibles pour éviter le chambardement des structures économiques actuelles.

Vous-mêmes, monsieur le président, vous aussi, monsieur Goodale, en tant que secrétaire du ministre des Transports, devez défendre cette cause devant les responsable du gouvernement. Et si vous nous rapportez un non définitif et irréversible, si vous nous dites que le gouvernement refuse de considérer cette question et de la soumettre à la Chambre ou au Comité, notre déception sera amère.

Mais dans le cas contraire, je pense que la meilleure façon de procéder, la façon la plus rapide, serait de lever la séance aujourd'hui et de demander aux parties intéressées, gouvernementales et autres, de nous soumettre de nouveaux rapports.

Je m'en tiendrai là.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je reviens sur les idées défendues par M. McCain pendant ces dernières séances; on décèle nettement dans le budget une baisse des sommes destinées à subventionner le transport des biens et des produits dans la région de l'Atlantique. Les produits agricoles sont touchés, les expéditions de farine sont touchées, le charbon et l'acier du Cap-Breton sont touchés

[*Text*]

coal and steel to be marketed in central Canada. The reduction in the estimates, I think, this year is some $33 million, $11 million that directly affects the very points that Mr. McCain is touching on. The loss of these subsidies, coupled with any impairment to the movement of Atlantic Provinces and his point in respect of the West Coast and the products that come from the West Coast, and come from other parts of Canada into the Atlantic region by waterborne transport will be very, very severe. A major attempt will be made in the House of Commons along another line, the avenues of the subsidies that are to be withdrawn. This cannot be separated from it. His fears are indeed real. I am pleased that we have moved to this stage with the bill. We will, if it is the wish and the will of the Committee, pursue this matter on the floor of the House with as much vigour as we can, because it does affect, coupled with the withdrawal of subsidies to the tune of some $30 million, $11 million of which we have already been able to identify and before the next few days are over we will identify the balance of them. These two things taken together do not spell out anything other than a very, very rough time for people in the Atlantic Provinces in respect of the cost of moving services and goods in and services and goods out. It is a fear that we have that I am sure is a common one.

Had, for example, the distinguished member for Saint John been with us during these hearings I am sure that he would on your side of the House be in absolute support of Mr. McCain. It is a matter of some personal regret that he has not been with us. I am sure it is other duties that have kept him away. It is a matter of some concern not only to the opposition members from that region, but as well, I am sure, to the members of the government side of the House. Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I see Mr. Lumley may want to make a point. I would like to offer some response to what Mr. Forrestall has just said and also Mr. McCain, but I would like to hear what Mr. Lumley has to say on that point before I do so.

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I, like all members, I think, highly respect the point that Mr. McCain and Mr. Forrestall have made. Not just because I sit on the government side of the House, but I think the track record of this government in respect of the Atlantic Provinces has been excellent if you look at the stoppage of the out migration of people, for example, in the area and the economy that has changed in the Atlantic Provinces over the years. I doubt very much if the Government of Canada would implement any legislation which would have a detrimental effect on all of the millions and millions of dollars, for example, that DREE has poured in over the years. I understand the concern coming from an area that was so called depressed.

Mr. McCain: Let us look at it from a national point of view. On a point of order Mr. Chairman.

Mr. Lumley: Not from a national . . .

Mr. McCain: I spoke on a national point of view.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I am sure back in 1966—I forget the act, but the comparable act which was passed by parliament with respect to the Great Lakes—the same kind of concerns I am sure were met and it turned out that the freight rates decreased for moving wheat, for example,

[*Interpretation*]

directement et leur commercialisation dans le centre du Canada est mise en danger. Cette année, le budget a été, je crois, réduit de quelque 33 millions de dollars, dont 11 millions de dollars touchent directement les questions soulevées par M. McCain. La perte de ces subventions ajoutée aux difficultés de transport dans les provinces de l'Atlantique et sur la côte Ouest de même que pour les produits qui sont expédiés par voie d'eau du reste du Canada dans la région de l'Atlantique risquent d'avoir des conséquences extrêmement graves. D'autre part, la Chambre des communes essaiera de remplacer les subventions supprimées en attaquant les problèmes sur un autre front. Il est impossible d'établir une distinction entre les deux choses. Ses craintes sont fondées et je suis heureux que nous nous soyons engagés dans cette voie au cours de l'étude de ce bill. Si le Comité le désire, nous poursuivrons cette étude à la Chambre le plus sérieusement possible car cette question est très grave, surtout si l'on tient compte du retrait de subventions qui s'élève à quelque 30 millions de dollars dont 11 millions de dollars ont déjà été identifiés, le reste devant l'être d'ici quelques jours. En étudiant ces deux questions, une seule conclusion s'impose: les habitants des provinces de l'Atlantique vont connaître des problèmes extrêmement graves de transport de biens et de services. C'est une crainte que je suis certain de partager avec beaucoup.

Si le distingué représentant de St. John avait été parmi nous au cours de ces audiences, je suis absolument certain qu'il aurait soutenu M. McCain sans réserve. Personnellement, je déplore son absence. Je suis certain qu'il a été dans l'impossibilité de venir. En effet, cette question préoccupe non seulement les membres de l'opposition qui représentent cette région mais également les membres du gouvernement. Merci.

Le président: Merci. Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, M. Lumley veut dire un mot. J'ai l'intention de répondre à M. Forrestall ainsi qu'à M. McCain mais, auparavant, j'aimerais entendre ce que M. Lumley pense de la question.

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, comme vous tous je respecte les idées défendues par M. McCain et M. Forrestall. Indépendamment du fait que je sois membre du parti au pouvoir, je pense que par le passé le gouvernement a particulièrement bien défendu les intérêts des provinces de l'Atlantique; par exemple, il a mis fin à l'exode de la population et réussi à modifier la strucutre économique de cette région. Je refuse de croire que ce gouvernement puisse adopter un projet de loi qui risque de contrecarrer les plans du MEER qui a investi des millions et des millions de dollars dans cette région. Je comprends ces préoccupations qui ont été exprimées puisque je suis moi-même d'une région qu'on disait défavorisée.

M. McCain: Envisageons la question du point de vue national. Monsieur le président, j'en appel au Règlement.

M. Lumley: Non pas du point de vue national . . .

M. McCain: J'ai parlé d'un point de vue national.

M. Lumley: Monsieur le président, je suis certain qu'en 1966 les mêmes craintes avaient été exprimées lorsqu'une loi semblable fut adoptée pour les Grands lacs—je ne me souviens plus de son titre. Or, on s'aperçut que les tarifs de transport du blé avaient diminué, par exemple entre Lake-

[*Texte*]

from the Lakehead to the Eastern part of Canada. I just think we should put it in the proper perspective. I think Mr. McCain made a comment about the government really did not care about the Atlantic Provinces.

Mr. McCain: I did not say any such damn thing.

Mr. Lumley: There was a statement made there. I am just saying I appreciate your concern, but in terms of this Committee, I do not see any intention—the comments that we have had from the Minister, and from the departmental officials—here. There have to be some benefits accrue from this otherwise the Government of Canada would not be putting this thing forward. Because of the presentations we have had here from ship owners, from the SIU people and everybody else, I would think some of these concerns have been met by some of the amendments that have been made. I think really we should get this Bill into the House and have the kind of discussion that Mr. McCain has asked for, and I think we should get it out of the Committee.

The Chairman: Thank you.

• 1740

The question is on Mr. McCain's motion to adjourn.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I must clarify part of that. I said that the government's policy in respect of some of the consequences which might be as a result of this Bill were a little fuzzy. I said that this was of national interest, involving B.C. and Hamilton, as examples, that it can have, as the Jones Act did in the United States—examine the records, it pushed up the cost of transportation on coastal movement of goods and services on the seaboard of the United States. It put B.C. lumber into Eastern United States cheaper than Washington lumber could reach the East Coast of the United States. They are paying massive subsidies to keep that Jones Act in place to minimize the disruption. I only said—and I am not talking about DREE or the impact that has been accumlated to date to stem the outmigration in the Atlantic area. I think the provinces have had a little something to do with that too, by the way—that if the government does not commit itself to minimize what could be the impact by subsidy or by some other means not for the Atlantic area alone, but for Canada as a nation, this Bill is going to take some time to go through the House of Commons. It could be minimized by keeping this Bill here.

I do not think we talk as regional individuals. We talk as Canadians and the total impact of that Bill and that was the sense in which I wished to present it. I did not want to regionalize. Yes, it hurts us if those rates go up. The wheat, the ore are a different kettle of fish. The Seaway was deepened, bigger ships were used. Can you give us a program which will indicate that the economies of scale which reduced rates on the Great Lakes can be applied on a national basis? I cannot see it at the moment. Maybe it is there and I cannot see the forest for the trees, but that is a different thing. Economies of scale, bigger ships, a deeper seaway made that possible, but we are talking about a different thing here.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, my only comment would be that Mr. McCain I believe asked somewhat of a specific question when he mentioned your and Mr. Goodale's being the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

[*Interprétation*]

head et l'est du Canada. Il faut remettre les choses en perspective. M. McCain a dit, je pense, que le gouvernement se souciait peu des provinces de l'Atlantique.

M. McCain: Jamais de la vie.

M. Lumley: Il a dit quelque chose. Pour ma part, je comprends vos préoccupations mais elles ne se justifient certainement pas si l'on se fie à l'attitude de ce Comité et à celle du ministre et de ses collègues. Le gouvernement n'aurait pas proposé ce projet de loi s'il ne présentait certains avantages. Nous avons entendu le point de vue de propriétaires de navire, du SGM et d'un grand nombre de personnes et j'imagine qu'elles doivent être rassurées par les amendements qui ont été apportés. Nous devons absolument renvoyer ce bill à la Chambre et tenir les discussions réclamées par M. McCain; le Comité doit s'en défaire.

Le président: Merci.

Nous votons sur la motion d'ajournement de M. McCain.

M. McCain: Monsieur le président, un éclaircissement s'impose. J'ai dit que la politique du gouvernement n'était peut-être pas très claire quant aux conséquences de ce bill. J'ai dit qu'il s'agissait d'une question d'intérêt national qui touchait aussi bien la Colombie-Britannique que Hamilton, par exemple, et qu'elle pourrait fort bien aboutir au résultat de la loi Jones aux États-Unis: consultez les dossiers, vous constaterez que les coûts de transport des biens et services sur les côtes américaines avaient augmenté. Avec cette loi, le bois de la Colombie-Britannique revenait meilleur marché à l'Est des États-Unis que celui de Washington. A l'heure actuelle, les États-Unis sont obligés de verser des subventions massives pour conserver cette loi Jones sans trop de problèmes. J'ai dit tout simplement,—et je ne veux pas parler du MEER et de ses répercussions nombreuses sur l'exode dans la région de l'Atlantique. Soit dit en passant, les provinces de l'Atlantique ont eu leur mot à dire et si le gouvernement ne s'engage pas à réduire les répercussions de ce projet grâce à des subventions ou d'autres moyens, pas seulement pour l'Atlantique mais pour le reste du Canada, ce bill va mettre un certain temps à être adopté par la Chambre des communes. Ces délais seraient réduits d'autant si le bill restait ici.

Nous ne défendons pas un point de vue individuel et régional, nous défendons le point de vue des Canadiens et nous pensons à toutes les répercussions que ce bill peut avoir. Je n'ai jamais eu l'intention de régionaliser. Effectivement, lorsque les tarifs montent, cela fait mal. Le blé et le minerai sont deux choses bien différentes. La Voie maritime a été creusée, elle a pu accueillir de plus gros navires. Pouvez-vous nous prouver que les économies d'échelle qui ont permis de réduire les tarifs dans les Grands Lacs peuvent s'appliquer au niveau national? Pour l'instant, je n'en vois pas la possibilité. Il est possible qu'elle existe et que la forêt m'empêche de voir les arbres, mais c'est une autre paire de manches. Dans le cas de la Voie maritime, il était logique de creuser pour laisser passer de plus gros navires, mais ici, c'est différent.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, M. McCain vous a posé uen question précise lorsqu'il a dit que M. Goodale àe à posé une question précise lorsqu'il a dit que M. Goodale à titre de Secrétaire parlementaire du ministre des Trans-

[*Text*]

Really what Mr. McCain was wanting, which I think is probably certainly not out of his bounds to ask, was an assurance that the impact that he is concerned with, that other people are concerned with, will not in effect take place. I suppose the only kind of assurances that we could have at the present time are basically verbal assurances by people in power that will be either implementing the Bill or administering the Bill in some manner. This is really what he was saying.

I just wonder whether you, Mr. Goodale or the Minister, for example, would be prepared to come before the Committee and give the kind of assurances that Mr. McCain and Mr. Forrestall are after. They are not isolated. They seem to somewhat of an outsider on this whole matter very logical kinds of requests because the ramifications certainly affect all areas of the country.

I think that is basically all we are saying and if it comes back "No, we cannot give you an assurance", well then it is a *fait accompli*, it is over and will go into the Committee. If there can be an assurance put specifically by the Minister, then we could, I would think, expect fairly speedy passage of the legislation through the House of Commons and it could be enacted. I think that is the point Mr. McCain is trying to put forward and I think it is logical and it is reasonable. I would hope that you and the Parliamentary Secretary would either be able to respond to it or else think about it and possibly have the Minister come back before us.

The Chairman: Mr. Goodale.

• 1745

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I think I can respond to the suggestion rather clearly. It seems to me that what both Mr. Murta and Mr. McCain have said is that we should give some consideration to the issue of the economic consequences that flow from this legislation and, of course, that kind of a consideration has been given. They then go on to say that they want to hear from the Minister whether he can give an assurance that, in one way or another, whatever disruption may be caused by the legislation might well be compensated for. They say, if the answer to that question is yes, they will go away happy, if the answer to the question is no, they will go away unhappy from the committee work. It seems to me, given that background, we need not delay passage in Committee of the Bill because the net result in the House is going to be the same. If the Minister is prepared to give an answer which honourable Members would consider a favourable one, they may be inclined to forego some discussion in the House of Commons. If the Minister is not able to give that answer, then the discussion in the House of Commons is going to be longer. It does not matter, to my mind, whether the Minister gives that answer before the Committee or whether he indeed does it in the remarks he would address to the House on Third Reading. I think, really, what the honourable Members are looking for is an answer to that specific concern from the Minister. I am sure he would be prepared to address himself to that issue and to a number of issues on the Third Reading debate or the report stage debate of the Bill in the House of Commons. I do not think we need another whole committee meeting to get a very simple and short answer from the Minister on that point. I really believe we can deal finally with the legislation as a Committee and pass it. The honourable Members can get that answer from the Minister, not here, but back in the House of Commons after we report the Bill. I think this would be a more expeditious way to proceed.

[*Interpretation*]

ports et vousvous-même, à titre de président, deviez intervenir. En fait, je pense que M. McCain n'allait pas au-delà de ses prérogatives en vous demandant, en fait, la garantie que les craintes qu'il partage avec d'autres ne seront pas justifiées. J'imagine que la seule garantie possible pour le moment ne peut être que verbale et nous venir des gens qui mettront ce bill en vigueur et qui l'administreront. C'est, je crois, ce qu'il voulait dire.

Monsieur Goodale, vous-même ou M. Le ministre seriez-vous disposés à venir donner au Comité les garanties que M. McCain et M. Forrestall vous demandent. Leur position n'est pas une position isolée, et pour moi, qui suis en quelque sorte étranger à ces questions, elle me semble tout à fait logique car, effectivement, ce projet de loi intéresse toutes les régions du pays.

Voilà donc notre position et si on nous répond: «Non, nous ne pouvons vous donner cette garantie», nous serons alors devant un *fait accompli* et nous devrons nous en tenir là. Par contre, si le ministre est en mesure de nous donner des garanties on peut s'attendre à ce que ce projet de loi soit adopté assez rapidement par la Chambre des communes. Voilà ce que M. McCain essayait d'expliquer; j'estime que sa position est logique et raisonnable. J'espère vous-même et le Secrétaire parlementaire serez en mesure de répondre ou du moins de réfléchir à la question pour demander ensuite au ministre de comparaître.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je crois pouvoir donner une réponse assez claire. Il me semble que M. Murta et M. McCain nous ont tous deux demandé d'étudier la question des conséquences économiques de ce projet de loi et, c'est déjà fait. Ils peuvent toujours dire qu'ils désirent entendre le ministre déclarer que des compensations seront prévues pour supprimer les conséquences négatives de ce projet de loi. Ils s'engagent à se déclarer satisfaits si la réponse est oui, et, dans le cas contraire, ils se déclareront insatisfaits. Dans ces conditions, il me semble qu'il est inutile de retarder l'adoption ce projet de loi puisque la situation sera la même, dans les deux cas, à la Chambre. Si le ministre accepte de donner une réponse que les honorables députés jugent satisfaisante, ils renonceront à certains débats à la Chambre des communes. Si, par contre, le ministre n'est pas en mesure de donner cette réponse, les discussions en Chambre seront plus longues.A mon sens, peu importe que le ministre donne cette réponse au Comité ou au cours des observations qu'il fera à la Chambre en troisième lecture. En vérité, les honorables députés désirent obtenir du ministre une réponse à leurs préoccupations. Je suis certain qu'il abordera éventuellement cette question ainsi qu'un certain nombre d'autres questions lors du débat de troisième lecture ou bien au moment du rapport du bill à la Chambre des communes. Je ne pense pas qu'il soit indispensable de convoquer une nouvelle séance du Comité pour obtenir une réponse aussi simple et courte du ministre. Je suis convaincu que nous pouvons prendre une décision dès maintenant. Les honorables députés pourront poser au ministre toutes les questions qu'ils désirent, non pas ici, mais à la Chambre des communes après que nous aurons renvoyé le bill. Ce serait là une façon de procéder beaucoup plus rapidement.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: I was just wondering, Mr. Chairman, if you are finally going to put the question. I think you have been more than lenient in allowing members of the other side to express their view.

Mr. Pearsall: Be careful! We could have adjourned at 5 o'clock.

Mr. Collenette: Mr. McCain has been very eloquent throughout . . .

An hon. Member: Please, we could adjourn right now without putting the question.

Mr. Collenette: . . . you know, he has been very eloquent. I think we have given them an opportunity to state their case. I would ask you to put the question.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: On an entirely different subject, before we put the question of the title. Again, I will not ask for it here because it would delay, but I will ask the Parliamentary Secretary through you, Mr. Chairman, if he could give to the House, when we are considering it, the assurances of the Justice Department that, in fact, they are satisfied that the interpretation of the French language corresponds with the English language; and that the English language in interpretation before the Court, to the best of their capacity at this point will, in fact, agree as well. I raise this question because it has come up and, rather than prolong it on the clause-by-clause, getting into an understanding and awareness of the relationship between the two languages, it does give rise to concern.

Explanations concerning the current practice of the Director of Drafting: to go to somebody familiar with the French language and to explain to him what is wanted and what is required; and the drafter goes away and does it, that is quite acceptable, no objection to that. But, in practice, because of the tremendous overload and the demand upon the time of the individual drafters in the Department of Justice, what in fact is happening, is that a Director of Drafting from the Department—I am told—goes in, looks around, and he may be lucky to get an English one, he may be fortunate to get a French drafter. In any event, he will take a drafter that is available to him. If it is a French Language drafter, he drafts it according to the corrections and instructions and that is the way it stands, but then he takes that particular section and meticulously translates it to English. That has occurred in some sections of this Bill, in other sections, the new practice of intent and spirit is followed. So we have two different systems being followed. When it comes to any action before the federal courts, if it is respect to the French language version traditionally and under the Civil Code in terms of interpretation, the learned gentleman would have recourse to the historical documents. If it is an appeal or an action launched under the English version the practice and procedure has been to use only the normal accepted interpretation of the language, the common useage and common understanding of the language from time to time and in the development of our history.

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Goodale. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, je me demandais si vous alliez vous décider à passer au vote. Je pense que vous avez fait preuve d'une grande indulgence en permettant aux députés de l'autre côté d'exprimer leur point de vue.

M. Pearsall: Attention! Nous aurions pu lever la séance à 17 h 00.

M. Collenette: M. McCain a été extrêmement éloquent tout au cours . . .

Une voix: Ne pourrions-nous lever la séance dès maintenant sans passer au vote?

M. Collenette: . . . vous savez, il a fait preuve d'une grande éloquence. Je pense qu'ils ont eu amplement le temps d'exprimer leur point de vue. Je vous demande de passer au vote.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Avant que nous ne votions sur le titre, je désire aborder une question tout à fait différente. Je n'exige pas une réponse immédiate car cela nous retarderait mais je voudrais que le secrétaire parlementaire obtienne du ministère de la Justice l'assurance que l'interprétation française de ce projet de loi correspond bien au texte anglais et que le texte anglais ne risque pas de poser de problèmes d'interprétation devant les tribunaux. C'est une question qui s'est posée et qui me préoccupe mais j'ai préféré ne pas l'aborder au cours de l'étude article par article, ce qui aurait prolonger les débats.

Actuellement, il semble que le directeur de la rédaction s'adresse à une personne qui connaît bien le français et lui explique ce qui doit être exprimé; le rédacteur rédige ensuite son texte. Cela me semble très acceptable, je n'ai pas d'objections. Mais en pratique, les rédacteurs du ministère de la Justice sont tellement surchargés de travail que, paraît-il, le directeur de la rédaction du ministère va faire un tour et avec un peu de chance, il trouve un rédacteur anglais et peut-être un rédacteur français. Quoi qu'il en soit, il prend celui qui se présente, s'il est de langue française, il rédige le texte d'après les corrections et les instructions qui lui ont été données puis il prend l'article en question et le traduit très soigneusement en anglais. Un certain nombre d'articles de ce bill ont été rédigés de cette façon, tendis que pour d'autres il ne s'agit pas d'une traduction mais d'une interprétation comme le veut la nouvelle méthode. Nous avons donc deux méthodes différentes. Devant les tribunaux fédéraux, s'il s'agit de la version française, traditionnellement et en vertu du Code civil, l'interprétation se fait grâce aux documents historiques. S'il s'agit d'un appel ou d'une citation en justice conformément à la version anglaise, la tradition veut qu'on se fonde uniquement sur l'interprétation de la langue, à l'usage et la compréhension de la langue au cours de notre histoire.

[*Text*]

• 1753

This gives rise to two different sets of principles with respect to the interpretation of sections and with that brief explanation. If Mr. Goodale could give us some assurance that the Department of Justice have in fact satisfied themselves that no serious conflict is likely to arise in any action before any court with respect to this Bill on the question of interpretation of words, then I would be very pleased to move now to the question. And I apologize to anybody who might read that because I am not learned in the law and I am not anything else. It is just that I understand the . . .

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I will be very glad to seek out that assurance for Mr. Forrestall and hope to report to him at a later stage.

The Chairman: Thank you.

Title agreed to.

Bill C-61 as amended agreed to.

The Chairman: Shall I report Bill C-61 with amendments to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: May I have a mover that the Committee order a reprint of Bill C-61?

Mr. Goodale: I move that the Committee order a reprint of Bill C-61 as amended for the use of the House of Commons at the report stage.

Motion agreed to.

The Chairman: I would like to thank all the members for their co-operation as well as Mr. Mahoney, Mr. O'Neil and Mr. Davies who appeared before us. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interpretation*]

Cela fait que deux principes sont respectés quant à l'interprétation des articles. Si M. Goodale peut nous assurer que le ministère de la Justice est convaincu que l'interprétation des mots de ce bill ne donnera lieu à aucun conflit devant les tribunaux, je serai tout disposé à passer au vote maintenant. Je m'excuse envers ceux qui liront ce que je viens de dire car je ne suis pas un expert en droit ni en quoi que ce soit d'ailleurs. Il se trouve que je comprends . . .

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je me ferai un plaisir de demander cela au nom de M. Forrestall et de lui apporter une réponse à une date ultérieure.

Le président: Merci.

Le titre est adopté.

Le bill C-61 tel que modifié est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du Bill C-61 tel que modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: L'un d'entre vous peut-il proposer une réimpression du Bill C-61?

M. Goodale: Je propose que le Comité demande une réimpression du Bill C-61 tel que modifié; ce bill servira à la Chambre des communes au moment du rapport.

La motion est adoptée.

Le président: Je remercie tous les membres du Comité de leur coopération, je remercie également messieurs Mahoney, O'Neil et Davies qui ont comparu devant nous. La séance est levée.

CAI XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 38

Thursday, February 26, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 38

Le jeudi 26 février 1976

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation in Canada

INCLUDING:

The Eleventh Report to the House

CONCERNANT:

Documents ayant trait aux transports au Canada

Y COMPRIS:

Le onzième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
MAR 2 1976
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la
trentième législature, 1974-1975-1976

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Cadieu
Condon
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Hnatyshyn
Huntington
Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lumley
McCain
McIsaac
McRae
Mazankowski
Murta—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, February 25, 1976:

Mr. McIsaac replaced Mr. Loiselle (*Chambly*).

On Thursday, February 26, 1976:

Mr. Benjamin replaced Mr. Peters.

Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le mercredi 25 février 1976:

M. McIsaac remplace M. Loiselle (*Chambly*).

Le jeudi, 26 février 1976:

M. Benjamin remplace M. Peters.

M. Hnatyshyn remplace M. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, February 26, 1976

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

ELEVENTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, November 26, 1975, your Committee has considered Bill C-61, An Act to provide a maritime code for Canada, to amend the Canada Shipping Act and other Acts in consequence thereof and to enact other consequential or related provisions, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 3

Strike out lines 20 to 22, inclusive, on page 3, and substitute the following therefor:

" "foreign registered ship" means a ship registered or otherwise documented outside Canada;"

Strike out line 43, on page 3, and substitute the following therefor:

" "internal waters of Canada" includes"

Add immediately after line 4, on page 4, the following:

" "net tonnage" means the net tonnage of a ship as stated on its certificate of registration or, where a certificate of registration has not been issued in respect of the ship or the net tonnage thereof is not stated on its certificate of registration, means the net tonnage thereof as determined in accordance with regulations made under section BII-49 of the *Maritime Code*;"

Strike out line 46, on page 5, and substitute the following therefor:

" "surveyor" means a person appointed or designated as a"

Strike out lines 1 to 6, inclusive, on page 6, and substitute the following therefor:

" "tonnage", unless otherwise provided, means the gross tonnage of a ship as stated on its certificate of registration or, where a certificate of registration has not been issued in respect of the ship or the gross tonnage thereof is not stated on its certificate of registration, means the gross tonnage"

Clause 6

Strike out lines 16 to 19, inclusive, on page 11, and substitute the following therefor:

"ten metres in length apply for registration of the ship; but no fee shall be payable with respect to any such application."

Clause 8

Strike out line 24, on page 12, and substitute the following therefor:

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 26 février 1976

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

ONZIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 26 novembre 1975, votre Comité a étudié le Bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 3

Retrancher la ligne 24, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

« «eaux intérieures du Canada» comprend»

Retrancher les lignes 34 à 39, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

« «jauge» désigne, sauf disposition contraire, la jauge brute d'un navire portée au certificat d'immatriculation de ce navire ou, en l'absence d'un tel certificat ou d'une telle mention sur ledit certificat, la jauge brute déterminée»

Ajouter après la ligne 41, à la page 3, ce qui suit:

« «jauge nette» désigne la jauge nette d'un navire portée au certificat d'immatriculation ou, en l'absence d'un tel certificat ou d'une telle mention sur ledit certificat, la jauge nette déterminée conformément aux règlements établis en vertu de l'article BII-49 du *Code maritime*;»

Retrancher les lignes 34 à 37, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

« «navire immatriculé à l'étranger» désigne un navire immatriculé ou autrement inscrit à l'extérieur du Canada;

Retrancher la ligne 14, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit:

« «visiteur» désigne la personne nommée ou désignée à ce»

Article 6

Retrancher les lignes 16 à 20, à la page 11, et les remplacer par ce qui suit:

«navires dépassant dix mètres de longueur, demander l'immatriculation du navire, aucun droit n'étant exigible pour cette demande.»

Article 8

Retrancher la ligne 26, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

"ship upon which all applicable custom duty has"

Strike out lines 29 to 31, inclusive, on page 12, and substitute the following therefor:

"(*a*) the carriage of goods or passengers by water or by land and water, and towage,"

Strike out lines 5 and 6, on page 13, and substitute the following therefor:

"(*b*) dredging, salvage and exploration for or exploitation of natural resources within Canadian waters; and"

Strike out line 10, on page 13, and substitute the following therefor:

"(4) Notwithstanding subsection (3), the"

Add immediately after line 29, on page 13, the following new subclause:

"(6) Upon application made to it by the owner of a Canadian ship, the Canadian Transport Commission shall issue, without charge, a certificate identifying the ship as a Canadian ship for the purposes of this section and sections 9 to 14."

Clause 9

Strike out lines 36 to 39, inclusive, on page 13, and substitute the following therefor:

"outside Canada other than from another such marine structure, shall be deemed to be imported into Canada at the time they are so delivered and, for the purposes of the *Customs Act*, the persons so delivering the goods shall

(*a*) report the delivery thereof at such time and in such manner as is prescribed by regulations for the purposes of this subsection by the Governor in Council to an officer of customs at any port designated in such regulations; and

(*b*) make entry of such goods."

Clause 12

Strike out line 14, on page 16, and substitute the following therefor:

"sections 8, 10 and 11 and prescribing the"

Strike out lines 31 and 32, on page 16, and substitute the following therefor:

"appeal lies to the Federal Court of Appeal pursuant to section 64 of the"

Clause 14

Strike out line 18, on page 17, and substitute the following therefor:

"(*a*) two dollars per ton of net tonnage of"

Strike out line 31, on page 17, and substitute the following therefor:

"(*a*) two dollars per ton of net tonnage of"

Add immediately after line 3, on page 18, the following new subclause:

«plet de tous les droits de douanes applicables,»

Retrancher les lignes 31 à 34, à la page 12, et les remplacer par ce qui suit:

«*a*) le transport par eau, ou par eau et voie de surface, des marchandises ou des passagers, ainsi que le remorquage,»

Retrancher les lignes 1 et 2, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit:

«*b*) les opérations de dragage, de sauvetage et d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles dans les eaux canadiennes; et»

Retrancher la ligne 6, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«(4) Par dérogation au paragraphe (3), le»

Ajouter immédiatement après la ligne 22, à la page 13, le paragraphe suivant:

«(6) Sur demande du propriétaire d'un navire canadien, la Commission canadienne des transports doit délivrer gratuitement un certificat identifiant ce navire comme navire canadien aux fins du présent article et des articles 9 à 14.»

Article 9

Retrancher la ligne 31, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«importées au Canada; aux fins de la *Loi sur les douanes*, les personnes qui livrent ainsi les marchandises doivent

a) soumettre un rapport de livraison, à la date et de la manière prescrites par les règlements d'application du présent article établis par le gouverneur en conseil, à un fonctionnaire des douanes de l'un quelconque des ports que désignent ces règlements; et

b) comptabiliser ces marchandises.»

Article 12

Retrancher la ligne 13, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit:

«conformément aux articles 8, 10 et 11, ainsi»

Retrancher la ligne 27, à la page 16, et la remplacer par ce qui suit:

«Cour d'appel fédérale, prévu à l'article»

Article 14

Retrancher la ligne 17, à la page 17, et la remplacer par ce qui suit:

«*a*) deux dollars par tonneau de jauge nette du»

Retrancher la ligne 28, à la page 17, et la remplacer par ce qui suit:

«*a*) deux dollars par tonneau de jauge nette du»

Ajouter immédiatement après la ligne 2, à la page 18, le paragraphe suivant:

"(5) Where an offence is committed by a person under subsections (1) or (2) on more than one day or is continued by him for more than one day, it shall be deemed to be a separate offence for each day on which the offence is committed or continued."

New Clause 15

Add immediately after Clause 14, on page 18, the following new Clause 15:

"15. (1) The Canadian Transport Commission shall cause to be published in the *Canada Gazette*

(*a*) a notice of the disposition of each application for a permit made to it pursuant to subsection 10(1), each application for a renewal of a permit made to it pursuant to subsection 10(3) and each application for a licence made to it pursuant to subsection 11(1);

(*b*) a notice of each order made by it suspending, cancelling or varying the terms and conditions of a permit or licence; and

(*c*) particulars of each licence issued by it pursuant to subsection 11(4).

(2) A notice or particulars referred to in subsection (1) shall be caused to be published in the *Canada Gazette* forthwith after the matter to which the notice or particulars relate has been disposed of by the Canadian Transport Commission.

New Clause 16

Add immediately after new Clause 15, the following new Clause 16:

"16. The Canadian Transport Commission shall, within three months after the end of each year and at such other times as the Minister may, in writing, request, submit to the Minister a report in such form and setting forth such information as the Minister may direct, with regard to actions taken by it under sections 10 and 11 during the year or since the last such report and the Minister shall cause each such report together with a report by him on any action taken by the Governor in Council under subsection 11(4) and a compendium of notices and particulars published in the *Canada Gazette* pursuant to section 15 during the period to which the report relates to be laid before Parliament within fifteen days after receipt by him of the report from the Canadian Transport Commission, or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting."

Renumber old Clause 15 as new Clause 17.

Schedule I

Strike out Item 1 on page 19.

Schedule II

Strike out in Item 10 on page 25, the figures "284(1)" and substitute the figures "284(3)" therefor.

Clause BI-2 of Schedule III

Strike out lines 6 to 8, inclusive, on page 27, and substitute the following therefor:

«(5) Lorsqu'une infraction prévue aux paragraphes (1) ou (2) se répète à des jours différents ou se poursuit durant plus d'un jour, elle est réputée constituer une infraction distincte chaque jour pendant lequel elle dure ou se répète.»

Nouvel article 15

Ajouter immédiatement après l'article 14, à la page 18, le nouvel article 15 suivant:

«15. (1) La Commission canadienne des transports doit voir à ce que soient publiés dans la *Gazette du Canada*

a) un avis de la disposition de chaque demande depermis qui lui est présentée en vertu du paragraphe 10(1), de chaque demande de renouvellement de permis qui lui est présentée en vertu du paragraphe 10(3) et de chaque demande de licence qui lui est présentée en vertu du paragraphe 11(1);

b) un avis de chaque ordonnance qu'elle rend pour suspendre, annuler ou modifier les modalités d'un permis ou d'une licence; et

c) les détails de chaque licence qu'elle délivre en vertu du paragraphe 11(4).

(2) Les avis ou les détails dont il est fait mention au paragraphe (1) doivent être publiés dans la *Gazette du Canada* dès que la Commission canadienne des transports a décidé des cas auxquels ces avis ou ces détails se rapportent.»

Nouvel Article 16

Ajouter immédiatement après le nouvel article 15, le nouvel article 16 suivant:

«16. La Commission canadienne des transports doit, dans les trois premiers mois de chaque année et, en sus, à chaque fois que le Ministre en fait la demande par écrit, lui remettre un rapport rédigé en la forme et contenant les renseignements qu'il exige au sujet des mesures qu'elle a prises en vertu des articles 10 et 11 durant l'année ou depuis le dernier rapport; le Ministre voit à ce que chacun de ces rapports, accompagné de son propre rapport sur les mesures prises par le gouverneur en conseil en vertu du paragraphe 11(4) et d'un abrégé des avis et détails publiés dans la *Gazette du Canada* en vertu de l'article 15 durant la période visée par le rapport, soit déposé devant le Parlement dans les quinze jours de sa réception, ou, le cas échéant; dans les quinze premiers jours de la séance suivante.»

Renuméroter l'ancien article 15 qui devient l'article 17.

Annexe I

Retrancher l'item 1, à la page 19.

Annexe II

Retrancher à l'item 10, à la page 25, les chiffres «284(1)» et les remplacer par les chiffres «284(3)».

Article BI-2 de l'Annexe III

Retrancher les lignes 7 à 11, à la page 27, et les remplacer par ce qui suit:

"BI-2. (1) Except where otherwise provided and notwithstanding section BI-I, this Code does not apply to war ships in the service of Canada.

(2) The Governor in Council may, by regulation, exempt ships in the service of Canada, other than these referred to in subsection (1), ships in the service of a province or"

Clause BI-4 of Schedule III

Strike out line 9, on page 28, and substitute the following therefor:

"territorial sea of Canada"

Clause BI-6 of Schedule III

Add immediately after line 12, on page 29, the following subclause:

"(2.1) Notwithstanding subsection (1), a provision of this Code does not apply to a Canadian ship that is within the waters of a foreign state where compliance with such provision would require a person to contravene a law of that foreign state that, by its express terms, applies both to the ships of that state and to all other ships within the waters of that state."

Clause BI-9 of Schedule III

Strike out lines 3 to 14, inclusive, on page 30, and substitute the following therefor:

"BI-9. (1) Where any proceedings are taken under this Code or any other Act of Parliament, against a foreign registered ship, or against the master or owner of a foreign registered ship as such master or owner, notice in writing of such proceedings shall forthwith be given to the consular officer for the state in which the ship is registered or otherwise documented at or nearest to the port where the ship is for the time being, and such notice shall specify the grounds on which the proceedings have been taken.

(2) Subsection (1) does not apply where, before notice is given in accordance with that subsection, security has been given in respect of the proceedings taken under this Code or any other Act of Parliament and the ship to which those proceedings relate has been released from detention or arrest.

Clause BI-20 of Schedule III

Add immediately after line 27, on page 37, the following subclause:

"(1.1) No person who knows or who ought reasonably to know that a ship has been arrested as provided in subsection (1) shall give clearance in respect of that ship unless he has reasonable grounds to believe that the ship has been released from arrest."

Strike out line 32, on page 37, and substitute the following therefor:

"and use of the ship; and"

Clause BI-25 of Schedule III

Strike out lines 7 to 9, inclusive, on page 43, and substitute the following therefor:

«BI-2 (1) Sauf disposition contraire et par dérogation à l'article BI-1, ce Code ne s'applique pas aux navires de guerre au service du Canada.

2) LE gouverneur en conseil peut, par règlement, exempter des navires, autres que ceux visés au paragraphe (1), ou toute catégorie de navire, au service du Canada ou d'une province des dispositions du présent Code que précisent les règlements.»

Article BI-4 de l'Annexe III

Retrancher la ligne 9, à la page 28, et la remplacer par ce qui suit:

«territoriale du»

Article BI-6 de l'Annexe III

Ajouter après la ligne 13, à la page 29, le paragraphe suivant:

«(2.1) Par dérogation au paragraphe (1), une disposition du présent Code ne s'applique pas à un navire canadien se trouvant dans les eaux d'un État étranger lorsque, pour s'y conformer; une personne est obligée d'enfreindre une loi de cet État étranger qui s'appliquer tant à ses navires qu'à ceux se trouvant dans ses eaux.»

Article BI-9 de l'Annexe III

Retrancher les lignes 3 à 15, à la page 30, et les remplacer par ce qui suit:

«BI-9. (1) Lorsque des procédures sont intentées, en vertu du prédent Code ou de toute autre loi du Parlement, contre un navire immatriculé à l'étranger ou contre le capitaine ou le propriétaire d'un tel navire en cette qualité de capitaine ou de propriétaire, un avis écrit du ces procédures doit être immédiatement donné au fonctionnaire consulaire représentant l'État dans lequel le navire est immatriculé ou autrement inscrit, au port ou à l'endroit le plus proche du port où se trouve alors le navire, et cet avis doit préciser les motifs pour lesquels elles ont été intentées.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas où, avant que l'avis prévu à ce paragraphe ne soit donné, une garantie a été donnée au sujet des procédures prises en vertu du présent Code ou de toute autre loi du Parlement et le navire visé par ces procédures a été libéré.»

Article BI-20 de l'Annexe III

Ajouter après la ligne 28, à la page 37, le paragraphe suivant:

«(1.1) Quiconque sait ou doit raisonnablement savoir qu'un navire a été saisi conformément au paragraphe (1) ne doit lui donner congé à moins d'avoir des motifs raisonnables de croire qu'il a été libéré.»

Retrancher la ligne 32, à la page 37, et la remplacer par ce qui suit:

«sion et l'usage d'un»

Article BI-25 de l'Annexe III

Retrancher les lignes 8 et 9, à la page 43, et les remplacer par ce qui suit:

"served;"

In the English version, strike out line 26, on page 43, and substitute the following therefor:

"be found by fixing a copy thereof to a"

Clause BII-9 of Schedule III

Strike out lines 28 to 31, inclusive, on page 53, and substitute the following therefor:

"its name, draught marks, official number and home port in accordance with regulations made under section BII-10."

Strike out lines 38 and 39, on page 53, and substitute the following therefor:

"in accordance with regulations made under section BII-10."

Clause BII-24 of Schedule III

Strike out line 41 on page 59 and lines 1 and 2, on page 60, and substitute the following therefor:

"shall be established at a place designated in Canada by the Minister."

Clause BII-27 of Schedule III

Strike out lines 19 to 38, inclusive, on page 60, and substitute the following therefor:

"BII-27. (1) A document that is required or authorized to be filed with the Registrar may be filed by producing the original document and an exact copy thereof at the registry or at the office of a deputy registrar at any port or place in Canada.

(2) Documents and copies filed in a manner provided by subsection (1) shall be marked with an identifying stamp indicating the date and time of receipt thereof in the registry or in the office of a deputy registrar and, subject to section BII-32., shall be recorded by the Registrar in the order of their receipt as so indicated.

(3) An original document filed in a manner provided by subsection (1) shall, forthwith after it is marked as required by subsection (2), be returned to the person by whom it was produced for filing.

New Clause BII-28 of Schedule III

Add immediately after Clause BII-27, on page 60, the following new Clause BII-28:

BII-28. Where a document is filed with the Registrar by producing the original document and an exact copy thereof at the office of a deputy registrar, the deputy registrar shall forthwith

(*a*) advise the Registrar of the time and date of filing of the document and provide him with a summary of its contents; and

(*b*) transmit to the registry the exact copy of the document marked as required by subsection BII-27.(2)."

Renumber Clause BII-28., on page 61, as Clause BII-29.

«du document qui doit lui être signifié ou, si on ne»

Dans la version anglaise, retrancher la ligne 26, à la page 43, et la remplacer par ce qui suit:

«be found by fixing a copy thereof to a»

Article BII-9 de l'Annexe III

Retrancher les lignes 32 à 35, à la page 53, et les remplacer par ce qui suit:

«ble ses nom, échelle de tirant d'eau, numéro officiel et nom de port d'attache, conformément aux règlements établis en vertu du paragraphe BII-10.»

Retrancher les lignes 43 et 44, à la page 53, et les remplacer par ce qui suit:

«règlements établis en vertu de l'article BII-10.»

Article BII-24 de l'Annexe III

Retrancher les lignes 39 à 41, à la page 59, et les remplacer par ce qui suit:

«BII-24. (1) Il est créé, dans un lieu du Canada désigné par le Ministre, un bureau»

Article BII-27 de l'Annexe III

Retrancher les lignes 22 à 46, à la page 60, et les remplacer par ce qui suit:

«BII-27. (1) Un document dont le dépôt auprès du conservateur est exigé ou autorisé peut être déposé en remettant l'original et un double au bureau d'enregistrement ou au bureau d'un sous-conservateur dans un port ou lieu quelconque au Canada.

(2) Les documents déposés conformément au paragraphe (1) doivent être marqués d'un timbre d'identification indiquant la date et l'heure de leur réception au bureau d'enregistrement ou au bureau d'un sous-conservateur et, sous réserve de l'article BII-32, le conservateur doit les enregistrer dans l'ordre de leur réception ainsi indiqué.

(3) Un original déposé en vertu du paragraphe (1) doit, immédiatement après avoir été marqué conformément au paragraphe (2), être retourné à la personne qui l'a remis pour dépôt.

Nouvel article BII-28 de l'Annexe III

Ajouter après l'article BII-27, à la page 60, le nouvel article BII-28:

BII-28. Lorsqu'un document est déposé auprès du conservateur par la remise de son original et de son double au bureau d'un sous-conservateur, ce dernier doit immédiatement

a) informer le conservateur de l'heure et de la date de dépôt du document et lui en fournir un résumé; et

b) transmettre au bureau d'enregistrement le double du document marqué conformément au paragraphe BII-27(2).»

Renuméroter l'article BII-28, à la page 61, qui devient l'article BII-29.

Strike out lines 12 to 23, inclusive, on page 61.

Clause BII-32 of Schedule III

Strike out lines 18 to 24, inclusive, on page 63.

Renumber subclause BII-32.(4), on page 63, as subclause BII-32.(3).

Clause BII-70 of Schedule III

Strike out line 8, on page 83, and substitute the following therefor:

"(4) Where the Registrar is of the opinion that circumstances exist under which the certificate of registration of a ship should be closed but either

(*a*) the certificate of registration of the ship is not returned to him in accordance with subsection (1), or

(*b*) a person appearing on the register to have an interest in the ship refuses to consent in writing to the closing as required by subsection (3),

the Attorney General of Canada may, on behalf of the Registrar, apply to the Admiralty Court for an order directing the Registrar to close the registration of the ship, and the Admiralty Court may make such an order where it is satisfied that the ship is actually or constructively lost or has ceased to be a ship that may be registered as a Canadian ship by reason of its destruction or alteration.

(5) Notwithstanding any other provision of this Code, the Registrar shall comply with an order made under subsection (4).

(6) Any person who is in possession or"

Clause BII-71 of Schedule III

Strike out lines 29 and 30, on page 83, and substitute the following therefor:

"the discharge."

Clause BII-73 of Schedule III

Strike out lines 25 to 35, inclusive, on page 84, and substitute the following therefor:

"BII-73. Where, with respect to a Canadian registered small craft, a chattel mortgage or document under which transfer of title is reserved is filed or registered in accordance with the law of a province, a notice of such mortgage or document shall be filed with the Registrar by the person who filed or registered the mortgage or document, and such notice shall be in prescribed form and shall contain such particulars of the mortgage or document as are prescribed."

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-61, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

Retrancher les lignes 13 à 25, à la page 61.

Article BII-32 de l'Annexe III

Retrancher les lignes 19 à 25, à la page 63.

Renuméroter le paragraphe BII-32(4), à la page 63, qui devient BII-32(3).

Article BII-0 de l'annexe III

Retrancher la ligne 10, à la page 83, et la remplacer par ce qui suit:

«(4) Lorsque le conservateur est d'avis qu'il existe des circonstances en vertu desquelles l'immatriculation d'un navire devrait être radiée mais

a) que le certificat d'immatriculation du navire ne lui a pas été retourné, conformément au paragraphe (1), ou

b) qu'une personne figurant sur le registre comme ayant un intérêt dans le navire refuse de consentir par écrit à sa radiation, comme l'exige le paragraphe (3),

le procureur général du Canada peut, au nom du conservateur, demander à la Cour d'Amirauté une ordonnance enjoignant le conservateur de radier l'immatriculation de ce navire, et la Cour d'Amirauté peut rendre une telle ordonnance lorsqu'elle est convaincue que le navire est effectivement perdu ou présumé tel ou qu'il a cessé d'être un navire qui peut être immatriculé comme navire canadien, en raison de sa destruction ou de sa modification.

(5) Nonobstant toute autre disposition du présent Code, le conservateur doit se conformer à une ordonnance rendue en vertu du paragraphe (4).

(6) Quiconque, ayant en sa possession ou»

Article BII-71 de l'Annexe III

Retrancher les lignes 33 à 35, à la page 83, et les remplacer par ce qui suit:

«thèque en déposant la mainlevée.»

Article BII-73 de l'Annexe III

Retrancher les lignes 27 à 39, à la page 84, et les remplacer par ce qui suit:

«BII-73. Lorsque, relativement à une petite embarcation immatriculée sous pavillon canadien, une hypothèque ou un document empêchant la cession du titre sont déposés ou enregistrés conformément à la législation d'une province, avis de cette hypothèque ou de ce document doit être déposé en la forme réglementaire et avec les détails prescrits auprès du conservateur par la personne ayant procédé au dépôt ou à l'enregistrement.»

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-61, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes, à l'étape du rapport.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36 and 37*) is tabled.

Respectfully submitted,

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules nos 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36 et 37*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

JOHN CAMPBELL,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 26, 1976
(40)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:48 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Fleming, Forrestall, Goodale, Hnatyshyn, Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McIsaac, Mazankowski and Murta.

Other Member present: Mr. Loiselle (*Chambly*).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. G. A. Scott, Senior Assistant Deputy Minister (*Operations*) and Mr. R. T. Lewis, Program Director, Pacific Rim Access Project.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Agreed,—That the meeting scheduled for 9:30 a.m. Friday, February 27, 1976 be postponed until Tuesday, March 2, 1976.

Mr. Scott made a statement.

Mr. Lewis made a statement based on the material found in the document "Pacific Rim Access Project."

At 4:48 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 FÉVRIER 1976
(40)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 48 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Fleming, Forrestall, Goodale, Hnatyshyn, Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McIsaac, Mazankowski et Murta.

Autre député présent: M. Loiselle (*Chambly*).

Témoins: Du ministère des Transports: M. G. A. Scott, premier sous-ministre adjoint (*Opérations*) et M. R. T. Lewis, directeur des programmes, Projet d'accès à la région en bordure du Pacifique.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur le transport au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule nº 21*).

Il est convenu,—Que la séance prévue pour 9 h 30 le vendredi 26 février 1976 soit reportée au mardi 2 mars 1976.

M. Scott fait une déclaration.

M. Lewis fait une déclaration fondée sur la documentation tirée du document «Projet d'accès à la région en bordure du Pacifique».

A 16 h 48, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Rumas
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, February 26, 1976

• 1545

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

Before we proceed to orders of the day, may I say that several members have told me that they are not going to be here tomorrow and have asked if we could cancel that proposed Committee meeting. This was last night, and we have not had time to have a steering committee meeting. So I am in the hands of the Committee. Is it agreeable to hon. members that we postpone Friday's meeting which is at 9:30 a.m.? It would probably be held on the following Friday.

I am in your hands. We can have the meeting. It would be, I think, an audio-visual presentation regarding STOL and the Ottawa-Montreal operations.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, are we slated to meet on Tuesday next?

The Chairman: No, we are not. I have to check on why that was not scheduled. Perhaps, if it is agreeable, we could reschedule it to Tuesday. I have it in the Minutes at the office why the subcommittee did not schedule it for Tuesday.

Mr. Mazankowski: Might I make that suggestion, Mr. Chairman, that we try to schedule this particular meeting for Tuesday?

The Chairman: Do hon. members agree?

Mr. Mazankowski: I would like to point out that I hope that this portion of the program is not cancelled completely because I would be very interested in the STOL presentation and it should not be cancelled.

The Chairman: No.

Mr. Mazankowski: I do not know just what your future program consists of for subsequent meetings, but I think this is a very important area in the transportation policy. I would like to hear about the STOL operations and I am looking forward to the presentation very much.

• 1550

The Chairman: No, we will postpone that meeting until the following Tuesday. The following meeting, I believe, is on energy and transportation on Thursday.

Mr. Mazankowski: It is agreeable on this side, I believe.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Just a further point. Could you elaborate perhaps a little more on the point, Mr. Mazankowski mentioned, as to the general nature of some of the forthcoming meetings? For example, I am glad to know that STOL was to be on tomorrow. I hope it is on again. That is fine. But . . .

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 26 février 1976

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum.

Avant de procéder à l'ordre du jour, je vous signale que plusieurs députés m'ont dit hier soir qu'ils ne pouvaient être ici demain et ont demandé si la séance prévue pouvait être remise. Nous n'avons pas eu le temps de réunir le Comité de direction et j'attends donc votre décision. Si cela vous convient, la séance prévue pour 9 h 30 demain matin pourrait être remise à vendredi prochain.

Je suis à votre disposition. La réunion pourrait avoir lieu, et il s'agit, je pense, d'une démonstration audiovisuelle du fonctionnement de l'ADAC entre Ottawa et Montréal.

M. Mazankowski: Monsieur le président, est-ce que nous avons une séance mardi prochain?

Le président: Non. Je dois chercher à savoir pourquoi nous n'avons pas été inscrits à l'horaire. Nous pourrions peut-être remettre la séance à mardi, si vous y consentez. Les minutes que j'ai à mon bureau expliquent pourquoi le sous-comité n'a pas inscrit de réunion à l'horaire de mardi.

M. Mazankowski: Me permettez-vous de suggéréer, monsieur le président, d'essayer de remettre cette séance particulière à mardi?

Le président: Est-ce que les membres du Comité sont d'accord?

M. Mazankowski: J' espère que cette partie du programme ne sera pas annulée car je tiens à être présent à la démonstration de l'ADAC.

Le président: Elle ne le sera pas.

M. Mazankowski: Je ne sais quel est le programme des prochaines séances, mais ce secteur de la politique des transports me semble important à explorer. Je tiens à me mettre au courant des opérations de l'ADAC et mon intérêt demeurera en éveil en attendant la démonstration.

Le président: Non, nous allons tout simplement remettre cette séance à mardi. Si je ne me trompe pas, il sera question de l'énergie et des transports à la séance de jeudi.

M. Mazankowski: Nous sommes d'accord, de ce côté de la table.

Le président: Êtes-vous tous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Pourriez-vous nous dire quels seraient les sujets des séances à venir, comme M. Mazankowski l'a mentionné? Par exemple, je suis heureux de savoir qu'il devait être question de l'ADAC demain. J'espère que nous aurons l'occasion d'en parler une autre fois. Tout cela est fort bien, mais . . .

[*Text*]

The Chairman: The Thursday meeting will be on energy and transportation. Those are two presentations by the departments. Other than that, there is nothing scheduled but there is a possibility that the Estimates will certainly be referred to us. As far as I know, we will be proceeding with the Estimates.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, is there any possibility that we can get a list showing the tentative schedule of meetings? It seems ridiculous to me that you walk into your office in the morning, find you have a notice of a meeting at 3:30 in the afternoon and you do not really know what it is all about. We have requested this before in this Committee. I think the content is far too important—one of the reasons why we have poor attendance and not as many members here on time all the time is because of this last second announcement. I think if we had a tentative list of the meetings and the topics to be discussed, you would find a lot more interest and better attendance.

Mr. Mazankowski: I support that suggestion.

The Chairman: I do not see any objections. I do not think it was a standard procedure that the subcommittees usually basically decided and then advised the Committee members, but I think it is a very valid point. If it is agreeable we will make sure that after we have the subcommittee meetings or future meetings that a schedule be sent out to all the regular members of the Committee informing them of exactly what is going to be discussed and when. That is very good, Mr. Lumley, thank you.

Mr. Huntington, on a point of order.

Mr. Huntington: How long ago did we know today's meeting was going to be *The Pacific Rim Access Project?* On the same point of order really, because I have been gathering drawings, files and information on this subject and it is all over in my office. There is no way, shape or form in which I am fully prepared. This is a most important paper for my constituency and environs, yet I had no advance notice of which I am aware.

The Chairman: No, not likely. This was decided several weeks ago at a subcommittee meeting. As I said, I am not aware that schedules had ever been sent out. The notice was sent out and the information as to what was going to be discussed was usually noted on it. I think it is a good idea that in the future we send out a list of the schedule. If there is any change we advise you well in advance so that you can prepare yourself.

Monsieur Loiselle?

M. Loiselle: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je sais que le Comité permanent des Transports devra étudier les prévisions budgétaires du ministère, mais j'ai la même préoccupation que mes collègues à savoir: il serait intéressant de connaitre exactement ce dont on discutera. Je sais que le *Steering* comité est chargé de faire un ordre du jour et de planifier les travaux de ce Comité, mais la politique du transport en général, au Canada, devrait être discutée plus à fond et non pas simplement par le biais des prévisions budgétaires. Cela a été je pense une préoccupation majeure pour les partis politiques lors de la dernière élection en 1974. Au sujet du transport en commun, du transport de banlieue, on a une déclaration du ministère des Transports de la province de Québec qui entend «cham-

[*Interpretation*]

Le président: A la séance de jeudi, il sera question de l'énergie et des transports. Il y aura deux présentations faites par les ministères concernés. Cette séance mise à part, nous n'avons pas de sujet précis à étudier, mais il y a toujours la possibilité qu'on nous renvoie le Budget des dépenses. Que je sache, nous allons de fait passer à l'étude du budget.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Ne pourrions-nous pas avoir l'horaire des séances à venir? Il me semble plutôt ridicule de passer au bureau, le matin, et apprendre qu'une séance aura lieu à 15 h 30, sans savoir de quoi il s'agira auparavant. Ce n'est pas la première fois que nous faisons cette demande. Le travail de ce comité est très important, et s'il n'y a pas beaucoup de membres qui assistent aux séances et qu'on arrive en retard, c'est parce qu'on apprend trop tard de quoi il sera question. Plus de membres viendraient aux séances et l'intérêt serait d'autant plus grand si nous avions un horaire provisoire des séances et une liste des sujets à discuter.

M. Mazankowski: J'appuie cette proposition.

Le président: Je n'ai pas d'objection. Jusqu'ici, le comité directeur n'a pas adopté la politique de notifier les membres du Comité des sujets des séances d'avance, mais vous faites bien de soulever la question. Si vous le voulez, nous allons désormais adopter la pratique d'envoyer à tous les membres réguliers du Comité un horaire des séances et une liste des sujets qui seront discutés. Je vous remercie, monsieur Lumley, d'avoir fait la suggestion.

M. Huntington invoque le Règlement.

M. Huntington: Quand avons-nous appris qu'il serait question aujourd'hui du *Projet d'accès à la région du Pacifique*? Je parle du même sujet, étant donné que j'ai accumulé des documents, des dossiers et des renseignements à ce sujet depuis quelque temps, dans mon bureau, mais je ne suis pas prêt à poser des questions. Ce document concerne de près ma circonscription et la région environnante, mais on ne m'en a pas avisé d'avance, que je sache.

Le président: Cela est fort peu probable; étant donné que la décision a été prise il y a quelques semaines lors d'une séance du comité directeur. Comme je vous l'ai dit, on n'a jamais envoyé d'horaire aux membres du Comité, à ma connaissance. Un avis vous est envoyé d'habitude, et cette convocation fait mention du sujet qui sera discuté. On a bien fait de proposer qu'on envoie aux membres du Comité un horaire des séances et une liste des sujets qui seront discutés. S'il y a des modifications, vous en serez avisés bien d'avance pour que vous puissiez vous préparer.

Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: On a point of order, Mr. Chairman. I know that the Standing Committee on Transport and Communications is to study the Department of Transport's estimates, but I would be as interested as my colleagues to know exactly what will be discussed beforehand at our meetings. I realize that the Steering Committee is responsible for drawing up an agenda and timetable. But I am of the opinion that general transportation policies in Canada should be discussed in greater detail and not simply in the context of the departmental estimates. Transportation policies were much discussed by all political parties during the 1974 election campaign. The Quebec Department of Transport has worked out various plans dealing with public transportation, especially in the suburbs, and

[*Texte*]

barder» un tas de politiques qui avaient été planifiées au préalable; il y a aussi tout le projet *Go train* à Toronto. Je crois qu'il est «drôlement» temps que l'on s'assoit et que l'on ne soit plus à la remorque de sujets de dernière minute, et que l'on planifie les travaux de ce Comité en fonction des priorités canadiennes. Je crois que cela devrait être notre but à tous ici. Il faut que l'on définisse exactement ce dont on veut vraiment discuter. Étudier les estimations budgétaires du ministère des Transports c'est bien beau, c'est parfait pour les comptables, mais j'aimerais qu'avant d'étudier ces prévisions budgétaires, on établisse les priorités et les politiques de ce ministère-là. Après quoi, on verra s'il dépense bien son argent en fonction des priorités qu'on lui aura données. Je crois que le travail que nous pourrions alors faire serait bien plus positif!

• 1555

A titre de suggestion, pour aller dans ce sens-là j'aimerais que le Comité envisage la convocation à titre de témoins, des fonctionnaires du ministère des Affaires urbaines, qui ont été chargés par le ministère des Transports d'étudier la question du transport urbain et interrurbain. Ensuite, que l'on convoque, le plus rapidement possible, les fonctionnaires de la Commission canadienne des Transports et les représentants du CN et du CP qui devront, dans de très courts délais, recontrer des gouvernements provinciaux pour discuter avec eux de l'élaboration et de l'application de certaines politiques en matière de transport urbain et interrurbain.

Si ce Comité devait avoir une préoccupation première, c'est bien celle-là. Quant aux recontres dont je vous parle elles auront lieu au niveau ministériel sur le plan provincial, dans un mois environ. Or, je crois que nous devrions en être tenus au courant.

Ainsi le *Steering Committee* pourrait convoquer le plus rapidement possible les personnes chargées d'élaborer la politique canadienne des transports dans ce domaine particulier du transport de banlieue ainsi que les responsables du ministère des Affaires urbaines. Je crois que c'est une question urgente. Merci.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. Vos commentaires sont très valables et seront sérieusement pris en conidération lors de notre prochaine réunion.

Mr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, I am sure you will recall that last spring after the initial announcement by Mr. Marchand relative to review of transportation policies, we had a number of meetings then dealing with specific issues. Perhaps it might be a good suggestion for the Steering Committee to review the issues we have dealt with there were and others that were brought forward at that time along the lines of Mr. Loiselle. We can look again at those various specifics and review what has been done and what needs to be put on the agenda or put on the table. I know I spent a bit of time in August with some of the officials in the Department and they are prepared and willing to co-operate in every way with the Committee in that respect if we can perhaps review our list and invite all members to make any suggestions they like to you for review at a Steering Committee meeting.

[*Interprétation*]

intends to apply these policies. There is also the Go-train project in Toronto. It is high time that we sat down and drew up a list of priority subjects to be discussed instead of deciding at the last minute what we are going to talk about. I think that all members of the Committee are interested in establishing a clearly defined list of subjects to be discussed. It is all fine and well to study the Department of Transport's estimates, but before doing so, we should know what the priorities and policies of this department are. We can then see if they are spending their money in accordance with these priorities. In this way, our work would be a much more constructive.

I therefore suggest that the Committee consider the possibility of convening as witnesses the Department of Urban Affairs officials who have been asked by the Department of Transport to study urban and interurban transportation policy. Then, as soon as possible, we should convene officials from the Canadian Transport Commission and CNR and CPR representatives, since they are to meet with provincial government representatives in the near future to discuss the formulation and application of certain policies dealing with urban and interurban transportation.

This should be our first priority. The meetings which I refer to will be taking place about a month from now, and will be held at the provincial ministerial level. We should be kept informed of how these talks progress.

In summary, the Steering Committee could convene as soon as possible the officials responsible for establishing Canadian transportation policy dealing with suburban transportation, and the responsible Urban Affairs officials should also be convened. I believe it to be a matter of urgency. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. Your observations are most pertinent, and they will be taken into consideration at our next steering committee meeting.

Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Monsieur le président, vous vous souviendrez sans doute que nous avons eu plusieurs séances pour discuter de questions bien précises, le printemps dernier, suite à la première déclaration faite par M. Marchand au sujet de l'étude des politiques de transport. Il serait bon que le comité directeur repasse les questions que nous avions soulevées à ce moment-là, étant donné que des propositions semblables à celles que M. Loiselle vient de faire ont été formulées l'an dernier. Nous pouvons nous pencher sur ces questions précises afin de faire le point et décider ce qu'il faut ajouter à notre liste de sujets à discuter. J'ai eu l'occasion de parler avec des fonctionnaires du Ministère au mois d'août, et ils sont prêts à coopérer de toutes les façons possibles avec notre comité, mais c'est à nous d'établir un horaire et d'inviter tous les membres du Comité de faire des suggestions qui seront utiles au travail du comité directeur.

[*Text*]

The Chairman: You must also understand that there is a continuous shift in the membership of the Committee and often the Committee members are not assisting at various items that are being discussed that are of interest to them. During the last meeting about which you are talking, Mr. McIsaac, we asked the Committee members to provide their comments on particular issues they would like to have discussed and we have them, I think at the next Steering Committee meeting I will bring up this matter and maybe we can move along the lines of dealing with each member who proposed a particular subject that he wanted to discuss. I will also advise the Committee as to the suggestions of various members. So that is a very valid point. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I apoligize for missing the last two meetings, I think, of the Steering Committee. Maybe something has been decided on it and it has skipped my memory or I have forgotten, but was there any allocation made for this Committee to deal with rail passenger service and, if so, approximately when? Is the matter going to be referred to us or is it automatically included in . . .

The Chairman: Yes, I have had some discussions with the Minister and he assures me, as he assured some other members of the Committee, that CN and Air Canada—probably the Estimates first and then CN and Air Canada—will be referred to Committee for in-depth discussions on exactly what he is talking about.

Mr. Benjamin: Would this include the Minister's announcements in the House of January 29 re rail passenger service?

The Chairman: I understand that would be included. As I said we will have our next steering committee at the first of the week and probably I will have a more exact schedule for you as to what is before us, say, in the coming months, so we will know where we are going.

Mr. Benjamin: But that would not occur until we are done with the Estimates, I take it?

The Chairman: Yes. Yes. Mr. Hnatyshyn.

• 1600

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, if I may be permitted to simply give my own suggestions for the steering committee when it meets and discusses our agenda, I wonder whether they would not at the samt time try to get some clarification as to an over-all schedule. As I understood the situation, the Ministry of Transport was going to present to us particulars, information sessions about their over-all transportation policy in Canada relating to all transportation. I may have misunderstood, but I do not think I did, that the idea was that this committee would be seized with the responsibility of reviewing it and possibly coming up with recommendations and suggestions as to the best type of integrated system that we might be able to attain in Canada within the bounds of our experience and our observations. So I am interested in the suggestion made by Mr. Benjamin concerning rail passenger service.

The observation has been made already in the House on the question of whether or not the government is going to be making announcements or decisions on facets of the transportation policy relating to one mode of transportation or another, before we have an opportunity of concluding our assessment and our study of the over-all transportation policy. The Minister's answer was that he felt it was

[*Interpretation*]

Le président: Il faut également tenir compte du fait que le Comité n'est pas toujours composé des mêmes membres, et souvent, un membre n'est pas présent lorsque nous étudions une question qui pourrait l'intéresser de façon particulière. Lors de la dernière séance, nous avons demandé aux membres du Comité de nous proposer des sujets qu'ils aimeraient discuter en comité, et nous en avons pris note. Je vais soulever cette question, lors de la prochaine séance du comité directeur, et nous pourrions peut-être considérer les propositions avancées par les membres du Comité. Je vais également informer le comité des propositions faites par les différents membres. Vous faites bien de soulever la question. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je m'excuse d'avoir manqué les deux dernières séances du comité directeur. J'ai peut-être oublié, mais j'aimerais savoir si l'on a décidé d'étudier la question du trafic voyageur et, si oui, quand environ. La question nous sera-t-elle déférée ou fait-elle automatiquement de . . .

Le président: Oui, j'ai parlé avec le ministre et il m'a assuré, ainsi que d'autres membres du Comité, que nous étudierons en profondeur la politique de trafic voyageur d'Air-Canada et du CN après que nous aurons étudié le budget de dépenses.

M. Benjamin: Sera-t-il également question des déclarations faites par le ministre à la Chambre, le 29 janvier, au sujet des politiques de trafic voyageur des chemins de fer?

Le président: Si je comprends bien, nous allons également discuter de cette question. Comme je vous l'ai dit, la prochaine séance du comité directeur aura lieu au commencement de la semaine et, après cette réunion, je pourrai vous donner un horaire plus détaillé pour les mois à venir.

M. Benjamin: Si je comprends bien, nous n'allons pas discuter la question de trafic voyageur avant d'étudier le Budget des dépenses, n'est-ce pas?

Le président: C'est exact. Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Lors de cette séance, le comité directeur ne pourrait-il pas établir un horaire général? D'après ce que je comprends de la situation, le ministère des Transports devait nous organiser des séances d'information très détaillées concernant la politique canadienne des transports. J'ai peut-être mal compris, mais je ne le crois pas, que notre Comité devait assumer la responsabilité de la révision de cette politique et faire des recommandations et suggestions sur le meilleur moyen d'intégrer le système au Canada, dans la limite de notre expérience et de nos observations. Je suis donc intéressé par la mention du transport des voyageurs faite par M. Benjamin.

On a déjà cherché à savoir à la Chambre si le gouvernement fera connaître ou annoncera sa politique du mode des transports avant la fin de notre évaluation et de notre étude de cette politique. Le ministre avait estimé opportun, suite à sa propre enquête, d'annoncer la politique dès à présent. J'aimerais être renseigné, car chacun de nous doit dresser son plan. Pourriez-vous, après avoir consulté les

[*Texte*]

appropriate, on the basis of his own investigation to make this announcement of policy at this time. But I would like to know, just so we can all plan our own affairs, if possible, after consulting with the department could you determine the kind of review we are going to take?

We have talked about travelling, the time within which this investigation will take place, if in fact, we are going to continue with it. Consider from now, until next fall or even later, if we are going to be doing this kind of study. I think it would be of interest to all members of the committee for their own scheduling to have that information before us. Therefore, I make that respectful request to the steering committee to consult with the Ministry of Transport to see what over-all program we can be looking at. I do not care about the exact details, just give us some idea of time, and if we are going to be away, approximately when that would be. If we are going to look at different port facilities, for example, on the West Coast, I would be interested in knowing approximately when we might consider going there. I think it is important because we are so busy with different responsibilities that it is of great assistance to each individual member to have this forewarning and information.

The Chairman: Thank you. That will hopefully be done. We did have some discussions about travelling. I discussed this with Mr. Murta. It was generally agreed that if it was feasible for us to travel, it would be some time in April or May so that we could have a complete picture of rail abandonment, ports and grain handling and so on. I am expecting some news from the Minister shortly. As soon as I do, I will make sure that every member is aware of it, where we are going to go, what we are going to investigate, as well as our general committee meetings. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Apropos Mr. Benjamin's comments about passenger rail, I understand that CN and CP made a joint presentation to Mr. Marchand in the spring of 1974 about passenger rail prospects. I would like you, and the steering committee, to consider that as part of the agenda because I understand that certain elements of the presentation are public. I think it has grave implications in view. The other aspect that Mr. Benjamin brought up concerning the statement made by the Minister in the House because from my view, two different conclusions can be drawn from the material that was presented. I think all the members of the committee should have the option of at least evaluating for themselves which interpretation is correct.

The Chairman: Mr. Collenette, as you know, you will be a member of that steering committee so that you could . . .

Mr. Collenette: I just wanted to put it on the record.

The Chairman: I think the point has been well-taken and we have discussed it. I think we should move along to the presentation. One last question from Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Just one point, Mr. Chairman, regarding Mr. Loiselle's remarks about urban transportation. Rather than dealing with the political side of it, there is the Canadian Federation of Mayors and Municipalities that has made representation to the Cabinet and, in the Steering Committee's discussions on urban transportation, perhaps they are the ones more direly affected, and probably the most knowledgeable too. It may be advantageous for the committee to hear their comments because they represent all municipalities across Canada.

[*Interprétation*]

responsables du Ministère, nous dire en quoi consistera notre révision?

Nous avons parlé de déplacements, du temps que doit prendre cette enquête si, en fait, nous devons la poursuivre. D'ici l'automne ou même plus tard, nous devons savoir si nous continuerons l'étude. Il semblerait utile aux membres du Comité d'être informés afin de pouvoir établir leur propre programme. J'espère donc que le Comité de direction s'entendra avec le ministre des Transports pour nous donner une idée générale du programme, sans souci du détail, une simple idée, afin de savoir si nous devons nous absenter, le moment approximatif où cette révision se fera. Si nous devons, par exemple, examiner les aménagements portuaires de la côte ouest, il serait bon de savoir à peu près à quelle époque nous devrons nous y rendre, vu nos nombreuses responsabilités.

Le président: Merci. Nous espérons pouvoir le faire. J'ai discuté de la question des déplacements avec M. Murta, et il est général convenu que nous pourrons voyager vers avril ou mai, et examiner *de visu* les voies abandonnées, les installations portuaires et la manutention des grains et céréales et ainsi de suite. J'attends prochainement une communication du ministre. Dès que je l'aurai reçue, je m'assurerai que chacun des membres du Comité soit informé du lieu où nous devons nous rendre, de l'objet de notre enquête et de l'horaire des séances. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Revenant à la question soulevée par M. Benjamin au sujet du transport des voyageurs, je crois comprendre que le CN et le CP ont soumis un exposé à M. Marchand, au printemps de 1974, sur le transport éventuel des voyageurs. Monsieur le président, j'ose espérer que le Comité de direction aura l'obligeance d'inscrire ce sujet à l'ordre du jour car certains de ces éléments intéressent le public; il est d'une grande portée, vu le rappel par M. Benjamin de la déclaration du ministre à la Chambre, car il me semble qu'on en peut tirer deux conclusions différentes. Il me semble que tous les membres du Comité doivent être libres d'en soupeser l'interprétation.

Le président: Monsieur Collenette, vous savez que vous ferez partie de ce comité de direction et que vous pourrez . . .

M. Collenette: Je tenais à le consigner.

Le président: C'est un point valable et nous en avons délibéré. Je crois que nous devrions maintenant examiner ce qui nous a été proposé. Une dernière question de la part de M. Lumley.

M. Lumley: Un seul point à soulever, monsieur le président, concernant les observations de M. Loiselle sur le transport urbain. Plutôt que de m'attarder à l'aspect politique de la question, je tiens plutôt à rappeler que la Fédération canadienne des maires et des municipalités a fait des instances auprès du cabinet et du Comité directeur au sujet du transport urbain, et peut-être sont-ils les plus directement atteints et aussi les mieux renseignés. Le Comité aurait peut-être avantage à les entendre car ils représentent toutes les municipalités canadiennes.

[*Text*]

• 1605

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. We are going to discuss the documents relating to transportation in Canada, and today's presentation is entitled *the Pacific Rim Access Study*. As our witnesses for today, we have, to my immediate right, Mr. G. A. Scott, Senior Assistant Deputy Minister-Operations; Mr. N. Mulder, Senior Assistant Deputy Minister-Strategic Planning, and Mr. R. T. Lewis, Program Director.

I believe Mr. Scott has a brief opening statement for the members. Mr. Scott.

Mr. G. A. Scott (Senior Assitant Deputy Minister-Operations, Ministry of Transport): Thank you Mr. Chairman. I have only one or two brief comments to make before we launch this briefing for the Committee. I would like to say that I am pleased to be here with the officials from the Department and I am, of course, pINch-hitting, if you like, for Mr. David Kirkwood, who is the Senior Assistant Deputy Minister for Planning and Development under whom this type of the work in the Department comes.

The last presentation to the Committee on Transportation Policy Review was made in December last and was done at that one by the Arctic Transportation Agency. Today's session, as the Chairman has indicated, concerns *The Pacific Rim Access Study* problems. I am sure that Committee members are all aware that this work is part of our over-all policy review and it really results from the major transport policy changes announced in Parliament in June.

There has been a great deal of study and analytical work undertaken by the Department on the transportation policy matters and we have, of course, been involved in very extensive consultation with the provinces, with industry, and with labour. Certainly we regard today's presentation to the Committee as an important part of this process. I think, Mr. Chairman, with those brief words of introduction, we would have Mr. Robin Lewis move forward with the presentation.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott. Mr. Lewis.

Mr. R. T. Lewis (Program Director, Ministry of Transport): Thank you, sir. Good afternoon. Before I get into the material which we have given you I would like very briefly to refresh your memory on some of the geography and some of the systems that we are examining.

The Chairman: Excuse me.

Mr. Lewis: Yes sir. First of all, I want to make an apology on this first map here, in advance. It was just simply not practical for us to bring a big enough map of the whole of Western Canada, but this project is concerned . . .

An hon. Member: It is the most important part.

Another hon. Member: You can not get the stuff out without this part.

[*Interpretation*]

Le président: Je vous remercie, monsieur Lumley. Notre étude porte sur les documents relatifs aux transports au Canada et, aujourd'hui, le titre de l'exposé est: Projet d'accès à la région du Pacifique. Nos témoins sont, immédiatement à ma droite, M. G. A. Scott, premier sous-ministre adjoint, Opérations; M. N. Mulder, sous-ministre adjoint principal, planification stratégique, et M. R. T. Lewis, directeur des programmes.

Je crois que M. Scott a une petite déclaration préliminaire à faire aux députés. Monsieur Scott.

M. G. A. Scott (premier sous-ministre adjoint, Opérations, ministère des Transports): Je vous remercie, monsieur le président. J'ai simplement une ou deux remarques à faire avant que nous ne commencions l'exposé. J'aimerais dire mon plaisir d'être ici présent avec les fonctionnaires du Ministère et que, bien entendu, je remplace, si vous voulez, au pied levé, M. David Kirkwood, premier sous-ministre adjoint chargé de la planification et du développement, qui a la responsabilité de ce genre d'étude au Ministère.

Le dernier exposé devant votre comité au sujet de la révision de la politique des transports a eu lieu en décembre dernier et a été fait par les responsables du Centre des transports arctiques. Aujourd'hui, comme le président l'a indiqué, notre sujet est le projet d'accès à la région du Pacifique. Les députés ne sont pas sans ignorer que cette étude entre dans le cadre de notre politique de révision d'ensemble et qu'elle est en vérité la conséquence des principales modifications de la politique des transports annoncée au Parlement en juin.

Beaucoup d'études et de travaux d'analyse ont été entrepris par le Ministère en matière de politique des transports et, bien entendu, les consultations avec les provinces, l'industrie et les syndicats ont été nombreux. Nous considérons l'exposé d'aujourd'hui comme une étape importante de ce processus. Ces quelques mots d'introduction ayant été dits, monsieur le président, nous devrions maintenant laisser la parole à M. Robin Lewis.

Le président: Je vous remercie, monsieur Scott. Monsieur Lewis.

M. R. T. Lewis (directeur des programmes, ministère des Transports): Je vous remercie, monsieur. Bonjour. Avant de passer aux documents qui vous ont été distribués, j'aimerais vous indiquer très rapidement sur la carte la région géographique et certains des systèmes de transport en cause.

Le président: Je m'excuse.

M. Lewis: Oui, monsieur. Premièrement, je désire m'excuser d'avance au sujet de la première carte. Il nous a été impossible d'apporter une carte suffisamment grande pour présenter tout l'Ouest du Canada, mais ce projet ne porte . . .

Une voix: C'est la région la plus importante.

Une voix: Sans cette région, on ne va nulle part.

[*Texte*]

• 1610

Mr. Lewis: That, I think, is the key point. We are concerned with the collection of commodities from, roughly, the Tunder Bay area all the way West and their access to the West Coast, but most of the physical transportation problems arise in an area roughly from the North South line between Edmonton and Calgary moving West through the Rocky Mountains and the Coastal Plain into the West Coast ports. Having said that, I just want to identify the main access routes that we are talking about in the transportation system. First of all, there are the railways. This is the CN line going through Edmonton, Edson, branching out at Red Pass. The CN main line goes through the Rocky Mountains, South to Kamloops, down through the Fraser Canyon and then into Vancouver. That is the CN main line. There is also a CN line which has lower capacity and lower capability which runs Northwest through Prince George up to Prince Rupert. CP lines, running through Calgary and Fort MacLeod with one branch coming up from the coal fields in the area of Kaiser and Crowsnest Pass, joining at Golden; the other one going directly west to Golden, joining at Golden, coming down to Kamloops, and then south again through the Fraser Canyon, parallelling the CN to Vancouver. The other transportation systems marked on this map, the railways—this is the British Columbia Railway here, and this is the Burlington Northern Railway running through the United States and eventually also up to Vancouver.

Some dotted lines which are not on your maps but which we have noted on this map—this first one here really reflects the proposal some time ago to build a junction between roughly this Crowsnest area south to Eureka.

Another area which is very important is the Ashcroft-Clinton link which has been proposed. This last one here is the old CPR route through the Coquihalla Pass and up to Kamloops. It is more important I think really from the road transport point of view today than for a railway.

Another map you have is the actual description of the railways in Vancouver. Again I just want to run very quickly through the various railway systems that go into Vancouver. This is the main CPR line coming in from Hope, going across the river here to Sapperton here and into Port Moody. There is a short branch of the CN-CP line that finishes up at the IOCO oil refinery here, and the rest of the CPR access into Vancouver goes along the south shore at Burrard Inlet.

This is the main CNR line coming in on the south side of the Fraser River as far as the New Westminster Bridge. I think the members may be aware that at Christmas time this bridge was knocked out, and that is one of our concerns. The CN then has a joint running rights agreement with the Burlington Northern Railway and their traffic goes into downtown Vancouver over the Burlington Northern Railway, and another part of their line goes through here.

This connection here is the main route that CP rail takes to Roberts Bank. It comes south over Mission. It runs over the CN line to the hydro line here, down the hydro line and out to Roberts Bank.

[*Interprétation*]

M. Lewis: C'est justement là la question. Ce qui nous intéresse justement c'est le ramassage des marchandises dans, disons, la région de Thunder Bay en allant vers l'Ouest et leur expédition jusqu'à la côte ouest. La plupart des problèmes physiques de transport se posent dans la région commençant à partir de la ligne nord-sud entre Edmonton et Calgary pour se diriger vers les ports de la côte ouest, à travers les montagnes Rocheuses et la plaine côtière. Ceci étant dit, j'aimerais simplement vous indiquer les principales routes d'accès empruntées par le réseau de transport. Premièrement, il y a les chemins de fer. Il y a la ligne du CN passant par Edmonton, Edson et se subdivisant à Red Pass. La ligne principale du CN traverse les montagnes Rocheuses au sud, en passant par Kamloops, suit le canon du Fraser pour arriver jusqu'à Vancouver. C'est la ligne principale du CN. Il y a aussi celle de moindre importance vers le nord-ouest qui relie Prince-George à Prince-Rupert. Les lignes du CP passant par Calgary et Fort MacLead, avec une ligne venant des gisements de charbon de la région de Kaiser et du Pas du Nid-de-Corbeau, la jonction se faisant à Golden; l'autre passant directement à l'ouest à Golden, faisant sa jonction à Golden, descendant sur Kamloops, et ensuite vers le sud le long du canyon du Fraser, parallèlement à la ligne du CN jusqu'à Vancouver. Les autres réseaux indiqués sur cette carte, les autres chemins de fer, c'est-à-dire ici le chemin de fer de la Colombie-Britannique et, ici, le Burlington Northern Railway passant par les États-Unis pour aboutir finalement également à Vancouver.

Sur cette carte, nous avons indiqué quelques lignes en pointillées qui ne le sont pas sur les vôtres; la première ici correspond à un projet d'il y a quelques temps pour construire une liaison entre la région du Pas du Nid-de-Corbeau au sud jusqu'à Eureka.

Une autre qui est très importante, c'est le projet de liaison entre Ashcroft et Clinton. La dernière ici est l'ancienne voie du CP empruntant le col Coquihalla pour rejoindre Kamloops. A mon avis, c'est plus important du point de vue du transport par route, aujourd'hui, que du point de vue du transport par chemin de fer.

Une autre carte en votre possession, est la description des lignes actuelles à Vancouver même. Encore une fois, je veux simplement vous décrire très rapidement les différentes lignes qui aboutissent à Vancouver. Celle-ci est la ligne principale du CP venant de Hope, traversant la rivière, ici, à Sapperton et aboutissant à Port Moody. Il y a une petite voie secondaire du CN-CP qui finit à la raffinerie de pétrole de l'IOCO, ici, et pour le reste, la ligne du CP à Vancouver suit la côte sud jusqu'à Burrard Inlet.

Ceci est la ligne principale du CN longeant la rive sud du Fraser jusqu'au pont de New Westminster. Les députés doivent savoir qu'à Noël, ce pont a été détruit, et cela nous pose un gros problème. Le CN a ensuite un accord d'utilisation commune avec le Burlington Northern Railway et ses trains vont jusqu'au centre-ville de Vancouver en empruntant le réseau de cette compagnie et une autre partie de sa ligne va jusqu'ici.

Cette liaison ici est l'itinéraire principal utilisé par le CP jusqu'à Roberts Bank. Il va au sud au-delà de Mission. Il emprunte la ligne CN jusqu'à la ligne de l'Hydro ici, ensuite le long de cette ligne jusqu'à Roberts Bank.

[*Text*]

Coming in from the northwest here is the BCR line into North Vancouver where it joins up with or meets the CN line in North Vancouver.

You also have another map which is really for reference. I do not want to describe it right now. But that is essential.

On the other map you will see the layout of the major bulk terminals in the Vancouver area. Not included on that map are forest product terminals. The terminals we are really concerned with or presenting are the terminals that carry sulphur and potash and coal.

One other aspect of the geography through which this rail goes is the fact that there are really three accesses through the Rocky Mountains. This obviously constrains our capacity to expand or limits our choice of routes going to the West Coast. Then there are two major accesses to the West Coast through the West Coast Mountains. One is down the Skeena Canyon in the north and the other is through the Fraser Canyon and along the Fraser River to Vancouver.

I would like to identify also the ports we are talking about or that you will hear mentioned in the presentation. In the north is the Port of Prince Rupert, and just to the southeast of Prince Rupert is Kitimat. In the centre here is Bella Coola. There is a rough road that goes into Bella Coola, but there is no railway in there at this time.

The other major port area is Vancouver, and just to the south of Vancouver is Roberts Bank.

The major highway systems, the principal east-west highway systems, follow pretty well the line of the railways, and in order to avoid cluttering up the map we have not drawn them in.

• 1615

When we were examining a number of the capacity problems which had been identified in the studies done by the Transportation Task Force on transport policies, there were a number of areas where it appeared that if forecast traffic increases did in fact arise, we would have major problems in having sufficient capacity to move freight goods, especially on the railways, on the CN and CPR railways, in British Columbia.

Aside from the capacity problems, there are also some problems associated with the operation or co-ordination, if you will, between the railways and terminal operators in Vancouver, plus a number of other difficulties for transportation or problems in transportation, ranging all the way from land use to simple congestion within the city itself.

In reviewing these problems, it seemed reasonable that we should take a look at the magnitude, the sources, and the destinations of all traffic; and we very quickly came to the conclusion that the main problems would be caused by growth in bulk commodity traffic.

We then related these to the transportation system capacity, both port and rail, and also highways, in order to determine and evaluate bottlenecks.

[*Interpretation*]

Ici, venant du nord-ouest se trouve la ligne du chemin de la Colombie-Britannique arrivant jusqu'à Vancouver-Nord où elle rejoint la ligne du CN.

Vous avez également une autre carte qui est en fait une carte de référence. Je ne veux pas vous la décrire pour le moment, mais elle est essentielle.

Sur l'autre carte, sont indiqués les principaux terminaux de marchandises en vrac dans la région de Vancouver. Ne sont pas indiqués sur cette carte, les terminaux pour les produits forestiers. Les terminaux qui nous intéressent véritablement sont ceux où aboutissent le soufre, la potasse et le charbon.

Un autre aspect géographique important de ce réseau ferré, c'est qu'il y a, à la vérité, trois possibilités de passage dans les Rocheuses. Cela limite sans aucun doute nos possibilités d'expansion ou limite notre choix d'itinéraires vers la côte ouest. Ensuite, il y a deux passages principaux vers la côte ouest à travers les Montagnes de la côte ouest. Il y a le canyon de la Skeena, au nord, et le canyon du Fraser que l'on peut suivre jusqu'à Vancouver.

J'aimerais également vous indiquer les ports dont il s'agit ou dont vous entendrez le nom au cours de l'exposé. Au nord, il y a le port de Prince-Rupert, et au sud-est de Prince Rupert, Kitimat. Au centre, ici, il y a Bella Coola. Il y a une route en mauvaise état qui va jusqu'à Bella Coola mais, pour le moment, il n'y a pas de liaison ferroviaire.

L'autre région portuaire importante est Vancouver, et au sud de Vancouver, Roberts Bank.

Les principaux réseaux routiers, les principaux réseaux est-ouest, suivent à peu de chose près les lignes de chemins de fer, et pour ne pas surcharger la carte, nous ne les avons pas indiqués.

L'examen d'un certain nombre de problèmes de capacité indiqués dans les études faites par le groupe chargé des politiques de transport nous a montré qu'il existait un certain nombre de régions dans lesquelles il apparaissait que si les prévisions d'augmentation de trafic se révélaient exactes, nous aurions de graves problèmes de saturation pour le transport des marchandises, surtout par chemins de fer, par le CN et le CP, en Colombie-Britannique.

Outre les problèmes de capacité, il y a également des problèmes de coordination entre les chemins de fer et les terminaux de Vancouver, plus un certain nombre d'autres difficultés inhérentes au transport allant de l'utilisation des terrains à la simple congestion dans la ville elle-même.

En réexaminant ces problèmes, il nous a semblé raisonnable de nous pencher sur l'ampleur, l'origine, et la destination de tout ce qui était transporté. Nous avons rapidement conclu que c'était la croissance du trafic de marchandises en vrac qui serait à l'origine des principaux problèmes.

Nous avons alors comparé ces données à celles concernant la capacité des systèmes de transport, à la fois au niveau des ports, par rails et par routes, pour déterminer et identifier les zones d'étranglement.

[*Texte*]

We then assessed the alternative port locations which might give us some choices in relieving either existing or forecast capacity problems along the Pacific Rim and subsequently related these assessments to a number of environmental and social as well as economic factors in making the conclusions which we listed in our preliminary report.

In fact, the preliminary report, which reflects all of the analysis, was prepared last May. Subsequently, we discussed it with members of the transportation industry, the railways and the terminal operators and port authorities on the West Coast. We also discussed it with the officials of the four western provincial governments and with the Western Transportation Advisory Council. After that, we had to revise some of our data and some of our analysis, and these revised data and analysis were discussed in January with the same people, but also with a number of producers of major commodities, people from the forest industries, people from the coal and sulphur industries and so on, as well as representatives from labour.

The briefing which we are giving today really summarizes, then, the preliminary report and the revised report and lists its conclusions.

I draw your attention to page 3 and the table. Just to give you an idea about the forecasts of some of the bulk commodities which we appreciated would give us the most concern in the short run or cause the most capacity problems, you will note that right now we are shipping out about 12 million tons of coal per year through Vancouver, and in the longer run, that is to say by 1990, the forecasts that we are using estimate that we will be shipping out 27 million tons of coal per year through the West Coast ports. Now, we have had some quarrel with that figure of 27 million tons; people say it is much too low.

Sulphur—you can see that there is a growth forecast from about 3 million tons per year of sulphur now to about 6.1. People from the sulphur industry suspect, and we would agree, that a reasonable figure would probably be about 5 million tons of sulphur going out through the West Coast by 1990.

Potash—again there is a significant increase in possible shipments of potash. This is really a demand-oriented forecast, and it does not reflect the realities of the supply situation. It may well be that, given the current uncertainty for mining in potash in Saskatchewan.

An hon. Member: What uncertainty?

An hon. Member: Gross uncertainty.

The Chairman: Order, please.

Mr. Lewis: ... given uncertainties about the potash supply situation from Saskatchewan, we might not approach or even nearly approach that situation.

Grain—we are getting some new forecasts on grain shipments very shortly, but roughly it looks as if we will be going from about 10 million tons per year out through the West Coast up to about 13 million tons a year.

• 1620

The next one is phosphate rock. I apologize for the abbreviation. This is really an imported commodity which is used in the manufacture of fertilizers in British Columbia and Alberta. Right now the traffic is between one and two million tons per year and could rise up to

[*Interprétation*]

Nous avons ensuite étudié les possibilités portuaires de rechange qui nous permettraient de réduire les problèmes de capacité existants ou prévus le long du littoral Pacifique, puis tenu compte d'un certain nombre de facteurs tout autant écologiques, sociaux qu'économiques pour tirer nos conclusions que nous avons fait figurer dans notre rapport préliminaire.

Le rapport préliminaire qui fait état du résultat de toutes les analyses a été, en fait, préparé en mai dernier. Par la suite, nous en avons discuté avec des représentants de l'industrie des transports, des chemins de fer, des exploitants de terminaux et des autorités portuaires de la côte ouest. Nous en avons également discuté avec les représentants officiels des quatre provinces de l'Ouest et avec le Conseil consultatif des transports de l'Ouest. Nous avons dû alors réviser certaines de nos données et certaines de nos analyses, et ce sont ces données et ces analyses révisées qui ont été discutées de nouveau en janvier avec ces mêmes personnes, mais également avec un certain nombre de représentants des industries forestières, des industries charbonnières et des industries du soufre, etc., ainsi qu'avec des représentants des syndicats.

Notre exposé d'aujourd'hui est donc, en fait, un résumé du rapport préliminaire et du rapport révisé avec ses conclusions.

J'attire votre attention sur la page 3 et sur le tableau qui y figure. Pour vous donner une idée des prévisions relatives à certaines des marchandises en vrac qui, selon nous, nous poseront le plus de problèmes de capacité à court terme, vous remarquerez qu'à l'heure actuelle, plus de 12 millions de tonnes de charbon par année transitent par Vancouver, et qu'à long terme, c'est-à-dire vers 1990, selon nos prévisions, 27 millions de tonnes de charbon par année transiteront par les ports de la côte ouest. Ce chiffre de 27 millions de tonnes a été contesté; certains disent qu'il est trop bas.

Le soufre. Vous pouvez voir que, selon les prévisions de croissance, cela va passer d'environ 3 millions de tonnes par année à environ 6.1 millions de tonnes. Les représentants de cette industrie estiment, et nous en convenons, que 5 millions de tonnes de soufre transitant par la côte ouest, vers 1990, est probablement un chiffre raisonnable.

La potasse. Ici encore, il est fait état d'une possibilité d'augmentation considérable du transit de la potasse. Il s'agit en réalité d'une prévision se fondant sur la demande, et cela ne reflète pas les réalités de la situation de l'offre. Il est fort possible qu'étant donné les incertitudes actuelles d'exploitation de la potasse en Saskatchewan ...

Une voix: Quelle incertitude?

Une voix: Une grosse incertitude.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Lewis: ... étant donné les incertitudes de la situation d'approvisionnement en potasse de la Saskatchewan, il se peut que cette situation ne se produise jamais.

Les céréales. Nous devons recevoir de nouvelles prévisions très bientôt à leur sujet, mais il semble que cela va passer de 10 millions de tonnes par année à 13 millions.

La suivante est la roche phosphatée. Je m'excuse de l'abréviation. C'est en réalité un produit importé, utilisé dans la fabrication d'engrais en Colombie-britannique et en Alberta. A l'heure actuelle, cela représente de 1 à 2 millions de tonnes par année et cela pourrait monter jus-

[*Text*]

about 3.5 million tons a year. With the price of phosphate rock on international markets now, the low grade deposits in Idaho and Montana may become economically viable and, in fact, we may see almost no phosphate rock coming in through Vancouver by 1990. Copper ores are also listed as having very small growth. There is also a possibility, as you know, that Ontario will ask for some thermal coal and some metallurgical coal. While in the main these would not necessarily restrict quantities of coal going up through the West Coast, they may, and this is one of the key questions we want to have answered.

On the next page, page 4, wé just reflect some of the uncertainties we have had in making these forecasts. First of all there are the provincial coal policies. British Columbia and Alberta as yet have not come out with their coal policies but we understand that British Columbia will be making a coal policy announcement later in 1976 and Alberta, possibly, a little bit sooner. The Saskatchewan potash policy, I have already mentioned. I think the policy is decided. What the effects will be, sir, I do not know. Another factor which is causing some concern is the location of steel mills in the West. There has been mention made of major steel mill development either in Alberta or in British Columbia, or both, and, in that event, shipments of metallurgical coal might decrease by about three million tons a year. On the other hand, we would have to find iron ore and import it and that would probably be, depending on the grade, up to four, five, six, or seven million tons of iron ore having to be brought in. There is also some iron ore in Alberta, but there are some technological difficulties involved in developing that. We believe that if, in the next 10 years a steel mill is built out West, iron ore will have to be brought in. There are other resource products about which there is some uncertainty. There is some uncertainty about petrochemical plant development particularly in terms of feed stock and the possible diversion of coal from thermal coal for use as feed stock in those plants. Lastly, there are still some major uncertainties about our ability to produce the amount of grain which demand forecasts say we should produce.

On the next page there are some capacity considerations. I apologize inasmuch as these capacity figures are not exact. They do however represent the general conclusion that except in one area, which is Neptune Terminals on the North shore of Burrard Inlet, we really do not have very much room at all for taking extra shipments of bulk commodities out through Vancouver. Sir.

The Chairman: Mr. Hnatyshyn, please. Maybe if you could just jot down the questions and when Mr. Lewis is finished . . .

Mr. Hnatyshyn: Well, it is just a short question . . .

The Chairman: If you do not mind.

Mr. Hnatyshyn: All right. It does not make any difference to me.

The Chairman: Because otherwise we will have so many interruptions that . . . If you would just jot it down I would appreciate it. Mr. Lewis.

[*Interpretation*]

qu'à environ 3.5 millions par année. Étant donné le prix de la roche phosphatée sur les marchés internationaux aujourd'hui, il se peut que les gisements à faible teneur de l'Idaho et du Montana deviennent économiquement rentables, en fait, il se peut qu'en 1990, plus aucune roche phosphatée ne transite par Vancouver. L'augmentation pour les minerais de cuivre est également très minime. Comme vous le savez, il y a également la possibilité que l'Ontario demande du charbon thermique et du charbon métallurgique. Bien que cela ne fasse pas nécessairement diminuer les quantités de charbon aboutissant à la côte ouest, cela se peut, et c'est une des principales questions à laquelle nous voulons une réponse.

A la page 4, nous indiquons certains des impondérables entrant dans l'élaboration de ces provisions. Tout d'abord, il y a les politiques charbonnières des provinces. La Colombie-Britannique et l'Alberta ne les ont pas encore annoncées, mais nous croyons comprendre que la Colombie-Britannique le fera un peu plus tard, en 1976, et l'Alberta peut-être un peu plus tôt. J'ai déjà mentionné la politique de la potasse de la Saskatchewan, et je pense que cette politique est arrêtée. Quels en seront les effets, monsieur? Je n'en sais rien. Un autre facteur qui nous cause quelques problèmes est l'emplacement des aciéries dans l'Ouest. On a parlé de la construction de grandes aciéries soit en Alberta, soit en Colombie-Britannique, soit dans les deux, et, dans cette éventualité, le transport de charbon métallurgique pourrait connaître une baisse d'environ 3 millions de tonnes par année. En revanche, il faudrait trouver et importer du minerai de fer et, selon la qualité, cela corespondrait probablement à un transport de 4, 5, 6 ou 7 millions de tonnes. Il y a également un peu de minerai de fer en Alberta, mais leur exploitation pose certains problèmes technologiques. Nous croyons que si, au cours de dix prochaines années, une aciérie est construite dans l'Ouest, il faudra importer du minerai de fer. Il y a d'autres produits de base qui laissent planer une certaine incertitude. L'expansion des usines pétrochimiques est incertaine, surtout en ce qui concerne les aliments pour animaux et la possibilité de la transformation du charbon thermique à cet effet dans ces usines. Finalement, nous nous posons toujours des questions quant à notre possibilité de produire la quantité de céréales requise par les prévisions de la demande.

La page suivante vous indique certaines possibilités de capacité. Je m'excuse dans la mesure où ces chiffres ne sont pas précis. Néanmoins, ils indiquent que d'une manière générale, à l'exception d'une région, c'est-à-dire celle des terminaux de Neptune sur la côte nord de Burrard Inlet, nous n'avons pas vraiment beaucoup de place pour accueillir des cargaisons supplémentaires de marchandises en vrac à Vancouver. Monsieur.

Le président: Monsieur Hnatyshyn, je vous en prie. Si vous pouviez écrire votre question, et lorsque M. Lewis aura terminé . . .

M. Hnatyshyn: C'est une toute petite question . . .

Le président: Si cela ne vous dérange pas.

M. Hnatyshyn: Très bien. Cela ne fait pas de différence pour moi.

Le président: Sinon nous aurons tant d'interruptions que . . . Si vous vouliez simplement l'écrire et attendre, nous vous en serions reconnaissants. Monsieur Lewis.

[*Texte*]

Mr. Lewis: Thank you, sir. I think the significant point here is that we do not have very much room in terms of capacity right now and if forecasts are met we will certainly have to expand bulk terminal capacities somewhere on the West Coast. The other significant point is that while bulk commodities in 1972, 1973 and 1974 were about 50 per cent, or just over 50 per cent of total shipments through Vancouver, by the mid nineteen-eighties and nineteen-nineties we expect to see them going to about 55 or 60 per cent of the total tonnage going through the port. On the next page we have listed some rail capacity considerations which indicate the magnitude of the costs. To supply this extra capacity has really forced us to look at the possibility of alternate routings for railway traffic. I do not want to take up your time by going through all of these things in detail. You might note the Vancouver-Red pass on link through which, in 1972, we were having 23 trains per day, going both ways. By 1990 we are looking at something over 40 to 45 trains per day going both ways, with a cost of adding that capacity something in the order of $352 million. Similarly, on the CP line between Vancouver and Golden there is a requirement, if we are to meet capacity demand, for spending something in the order of $150 million to $331 million.

• 1625

The reason these figures are not exact at the moment is because initially when the analysis was done we were told by the railways that when traffic on the line reached a level of 35 trains per day going both ways, in order to add any increments to capacity you had to start double tracking your lines. That, of course, is a significant cost factor. The railways, particularly CN, have gone back and done their homework and they have decided that they can make better use of their existing facilities and they can if fact achieve something in the order of 40 to 45 trains per day before they reach a requirement for double tracking.

I do not think we have seen all that homework yet, and there are some other factors that give us cause for concern. But I think the message is that whether we have to spend the money in the mid nineteen eighties—when I say we, the railways have to spend the money in the mid nineteen eighties—to achieve the capacity or whether it has to be done later, at some point in time we will be faced with major costs on that route.

Other bottlenecks which were identified, first of all in terms of controlling grades—I want to apologize. One of the notes describes what percent is, and instead of being a rise of one vertical foot per 1,000 horizontal feet, it is one vertical foot per 100 horizontal feet. The significance of controlling grade is that as you operate unit trains, when you start running unit trains over grades greater than one per cent, your operating and maintenance costs increase significantly. So ideally if are going to run unit trains, you want a grade of one per cent or less.

Just for background, CN's Prince Rupert line is, in fact, under one per cent. CN's Vancouver line, that is to say between Red Pass and Vancouver, has a controlling grade of under one per cent. CP's Vancouver line, particularly between Golden and Kamloops, has a grade of over one per cent. In fact, it is 2.2 per cent. The same is true of BCR's line, and CN's Terrace-Kitimat line is at 1.5 per cent.

[*Interprétation*]

M. Lewis: Je vous remercie, monsieur. Ce qui est important ici, c'est que nous n'avons pas beaucoup de latitude en matière de capacité, à l'heure actuelle, et si les prévisions s'avèrent exactes, il nous faudra accroître les capacités des terminaux pour marchandises en vrac quelque part sur la côte ouest. Autre point important, c'est que si les marchandises en vrac en 1972, 1973 et 1974 représentaient 50 p. 100 ou un peu plus de 50 p. 100 des cargaisons transitant par Vancouver, au milieu des années 80 et 90, nous estimons que cela représentera 55 ou 60 p. 100 du tonnage total transitant par le port. A la page suivante, nous indiquons quelques prévisions de dépenses pour le transport ferroviaire. La création de cette capacité supplémentaire nous a forcés à envisager la possibilité d'itinéraires de rechange pour le trafic ferroviaire. Je ne veux pas prendre tout votre temps en étudiant toutes ces choses en détails. Vous remarquerez que 23 trains par jour, dans les deux sens, empruntaient, en 1972, la section Vancouver-Red Pass. Nous prévoyons qu'en 1990 40 à 45 trains traverseront le pays d'un bout à l'autre dans les deux sens chaque jour, au coût additionnel de quelque 352 millions de dollars. La ligne du CP, entre Vancouver et Golden exigerait pour couvrir la demande une mise de fonds supplémentaire comprise entre 150 et 331 millions de dollars.

Ces chiffres ne sont pas exacts car lorsque l'analyse a été entreprise par les compagnies de chemin de fer nous ont dit que, lorsque le trafic sur cette ligne atteindrait 35 trains par jour dans les deux sens, tout excédent de la capacité exigerait le dédoublement des voies, d'où une augmentation importante du coût. Les compagnies de chemin de fer, et en particulier le CN, ont refait leurs comptes et constaté qu'elles pouvraient faire meilleur usage des installations existantes et même porter la capacité de 40 à 45 trains par jour avant d'avoir besoin de la voie double.

Nous n'avons pas encore obtenu les résultats et d'autres facteurs entrent en ligne de compte; mais, que les sommes soient dépensées au milieu des années 80, comme le prévoient les chemins de fer, pour atteindre la pleine capacité, ou plus tard, nous aurons à faire face à des coûts majeurs sur cette ligne.

Entre autres difficultés, citons l'aménagement des pentes—selon une des notes, la pente se définit comme une élévation de 1 pied sur une distance de 100 pieds au lieu de 1000—et l'aménagement de la pente est importante car si l'inclinaison dépasse 1 p. 100, les frais d'exploitation et d'entretien augmentent considérablement.

Incidemment, la peute de la ligne du CN à Prince Rupert est inférieure à 1 p. 100; celle de la ligne du CN entre Red Pass et Vancouver, est inférieure à 1 p. 100. La ligne du CP vers Vancouver, surtout entre Golden et Kamloops, a une pente de plus de 1p. 100; en fait, elle est de 2. p. 100. De même la pente de la ligne du BCR et du CN entre Terrace et Kitimat, est de 1.5 p. 100.

[*Text*]

Other problems were identified. First there was multiple control of railway rights of way in Vancouver. Labour is not so much a bottleneck as the question of labour supply in the North, and possibly an issue of labour supply in the South.

Last of all there is grain transportation. I believe the hon. members last year had a presentation by Mr. Burges from the Grains Group on grain. But since grain is part of the over-all mix, this is included and noted in our work.

There are two other points. CP had plans to reduce their grades between Golden and Kamloops. Another point which has some significance in terms of the cost of capacity—BCR has suggested that it could run Sukunka coal or coal from northeastern B.C. down its line to northern Vancouver to the bulk terminals in northshore Burrard Inlet. This is one option for that coal, but it would be possibly more expensive than some of the other alternatives which we will describe in a minute.

The next three pages are concerned with preliminary assessment of port alternatives. Again I do not want to go into too much detail here. We did take a look at the option of shipping coal out through the U.S. ports, and because of the losses to Canadians that would occur from such an event, we quickly discarded that option. We also discarded any option of building a bulk terminal on the Fraser River, basically because there is insufficent draft for large bulk vessels but also because there are other navigational problems.

• 1630

Squamish is one area where there could be a site for a northern bulk terminal, either in the town of Squamish itself or at Britannia Beach just east of Squamish on Howe Sound. This option, however, is associated with the BCR route, and the cost and the environmental difficulties and some other pressures caused us to reject that fairly quickly. Bella Coola is a longer-term option in the centre of B.C., as I explained before—and Kitimat. Kitimat conceivably is a site for a northern bulk terminal. However, the federal-provincial agreement in principle of July 1973, not July 1972, called for favouring Prince Rupert as the northern port, and in addition there are some problems of tidal waves and some problems of room in the area of Kitimat which caused us to rule that option out fairly quickly also. So, the options for bulk terminals then were defined in terms of expansion at Roberts Bank; expansion in the area of Burrard Inlet and/or expansion at Prince Rupert.

I have listed on the next three pages some of the general messages that came out of that. On page 9 there are what I like to call the socio-environmental concerns. On page 10 there is a more economic assessment. Two points I should make on page 10. You see the cost of aids to new navigation clearly in the south. There will be no new, or minimal new aids to navigation required, whereas for building a bulk terminal in the north you would have to provide almost an entirely new system, although this might be split over not only a bulk terminal in that location, but also over the new general cargo terminal at Fairview and Prince Rupert.

[*Interpretation*]

D'autres difficultés ont été observées et, d'abord, le multiple contrôle des voies ferrées à Vancouver. Le problème tient à la difficulté de trouver de la main-d'œuvre au nord et, peut-être aussi, au sud.

Puis il y a le transport des grains. Il me semble que les députés ont entendu l'année dernière un exposé de M. Burges sur le transport des grains. Mais comme le transport des grains fait partie de l'ensemble, nous l'avons inclus dans notre étude.

Il reste deux points à considérer. Le CP envisageait de réduire les pentes de son réseau entre Golden et Kamloops et un autre point d'importance est celui du coût par rapport à la capacité qui ressort de la suggestion faite par le BCR, à savoir que le charbon pourrait être transporté de Sukunka ou du nord-est de la Colombie-Britannique par la voie ferrée du nord de Vancouver jusqu'aux gares de la rive nord de Burrard Inlet. C'est une ligne qui sert au transport du charbon, mais cela coûterait peut-être plus cher que d'utiliser d'autres lignes que nous allons énumérées dans un instant.

Les trois pages suivantes donnent l'évaluation provisoire selon les ports. Je ne veux pas me perdre dans les détails, mais nous avons étudié les divers moyens d'expédier le charbon par les ports américains. Toutefois, vu les pertes que subiraient les Canadiens par suite de cette entreprise, nous l'avons vite abandonnée. Nous avons également renoncé à construire une tête de ligne sur le Fraser, premièrement parce que le tirant d'eau est insuffisant pour les gros cargos mais aussi parce que cela présente des problèmes de navigation.

Squamish serait un site favorable à l'aménagement d'une tête de ligne dans le Nord, soit dans la ville même de Squamish dans la Baie Howe. Cela correspond toutefois à l'itinéraire du BCR mais en laison du coût et de l'incidence sur l'environnement ainsi que d'autres problèmes, nous y avons promptement renoncé. Bella Coola offre une possibilité au centre de la Colombie-Britannique, comme je l'ai déjà expliqué, de même que Kitimat. Kitimat semblerait le meilleur choix pour la construction d'une tête de ligne dans le nord. Toutefois, l'accord de principe fédéral-provincial intervenu en juillet 1973 et non en juillet 1972, favorisait Prince Rupert pour le nord et, en outre, les raz de marée à craindre et le peu d'espace à Kitimat ont vite fait de nous détacher de ce choix. Le choix se restreidegnait donc à l'expansion de Roberts Bank, de Burrard Inlet ou de Prince Rupert.

J'ai exposé sur les trois pages suivantes ce qui ressort de façon générale de ces analyses. A la page 9, se trouvent les éléments de ce que j'aime appeler notre souci socio-écologique. La page 10 donne une évaluation économique. Il y a deux points à signaler à la page 10. Vous y voyez le coût des aides à la navigation pour le sud; il n'y aura pas de nouveaux frais ou alors ces frais seront minimes, tandis que les frais de construction d'une tête de ligne dans le nord exigerait un nouveau système presque complet, quoique la masse du vrac puisse être répartie entre la Sare située à cet endroit et la nouvelle gare de marchandises de Fairview et Prince Rupert.

[*Texte*]

The last column on page 10 says "MARINE TRANSPORT—CANADA". What this is really designed to show is the fact that if you are shipping coal to Japan from Prince Rupert, it is going to cost about 30 cents a ton less. This, of course, is of no direct benefit to Canada because that coal goes in Japanese ships generally, but it is a bargaining point. That is at the moment, of course.

On the other hand, Vancouver in terms of shipping to markets in the South Pacific and in terms of shipping to the eastern seaboard and obviously to the west coast of the United States has cost advantage per ton in bulk freight of about 45 cents.

The last page, page 11, is really using a distance to port as a proxy for railway costs. I should point out that we have done some very intensive analysis on railway costs, but basically it shows that it would be almost completely impractical, in economic terms at least, to try to ship coal from this area here up through Prince Rupert. Conversely, if you were going to ship coal from this area up, you could go down through here, although the port and railway development costs would be pretty expensive. Probably the best alternative for shipping this coal out in economic terms is to ship it out through Prince Rupert. Coal from Northern Alberta and from the rest of the Luscar formation in this area here really can go either way. There is some marginal benefit to shipping that coal out south through Vancouver. However, in the longer term, because of the cost of renting capacity here, there may be some marginal advantage to shipping it up and out through Prince Rupert.

On the next two pages, we just give a very quick picture of the effect on capacity in terms of trains per day of developing a northern route as opposed to putting all our eggs in one basket on the southern route. Obviously the CP picture does not change. Case A really reflects a case in which we would continue or hope to see continue the existing traffic on the main line and with forecast increase; in other words, existing patterns of traffic going down to Vancouver with really minimal traffic going through Prince Rupert, in which case, as you will see on the CN link between Redpath and Vancouver, you will be quickly reaching a critical capacity point.

Case B is somewhere in the middle and Case C really reflects a balancing of traffic in which, without taking anything away from the existing pattern of traffic to Vancouver and allowing for some increase in that pattern, you nevertheless would hope to see move traffic going out through Prince Rupert. That, of course, eases the costs of adding extra capacity.

• 1635

Just in summary on the port assessment. We have said that Roberts Bank is the preferred location as a destination for bulk commodity traffic from Southern B.C. and Alberta. Bulk terminals on the north shore of Burrard Inlet could be expanded but major expansion would be constrained by railway capacity and land-use plans for the north shore. Prince Rupert could be developed as a site for a northern bulk terminal.

[*Interprétation*]

La dernière colonne de la page 10 porte la rubrique «Transporte martimes-Canada» qui montre que si vous expédiez du charbon au Japon à partir de Prince Rupert le coût sera d'environ 30c. de moins la tonne. Ceci ne présente pas d'avantages directs pour le Canada car ce charbon est généralement transporté dans des navires japonais mais c'est un argument de négociation. A l'heure actuelle, il va sans dire.

Par contre, l'expédition par Vancouver vers les marchés du sud du Pacifique et du littoral de l'est et, évidemment, du littoral de l'ouest des États-Unis offre l'avantage de 45c. de plus la tonne sur les marchandises en vrac.

La dernière page, la page 11, mesure par la distance jusqu'au port le coût du transport ferroviaire. Nous avons analysé à fond le coût du transport ferroviaire mais, cela démontre essentiellement que, du point de vue pratique, il serait pratiquement impossible en termes économiques d'expédier du charbon de cette région en remontant vers Prince Rupert; c'est le phénomène contraire qui se produit si vous acheminez le charbon de cette région du nord en passant par ici, quoique les frais d'aménagement portuaires et ferroviaires demeureraient encore très élevés. La façon la plus économique d'expédier ce charbon est sans doute encore de le faire par Prince Rupert. Le charbon du nord de l'Alberta et du prolongement du bassin de Luscar dans cette région permet l'acheminement par l'une ou l'autre voie. Le bénéfice de l'expédition du charbon vers le sud par Vancouver est marginal. Toutefois, à long terme, et à cause du coût de location ici, il y aurait peut-être un petit avantage à l'expédier par Prince Rupert.

Nous comparons brièvement dans les deux pages suivantes le nombre de trains nécessaires par jour si nous optons pour la voie septentrionale, ou, si nous mettons tous nos œufs dans le même panier, et que nous empruntons la voie du sud. Il est évident que le CP ne change pas. «A» démontre la continuation du trafic sur la voie principale avec l'accroissement prévu; c'est-à-dire que les modes de transport actuels vers Vancouver sont maintenues avec très peu de trafic vers Prince Rupert, et vous observerez sur l'embranchement du CN entre Redpath et Vancouver que le point critique de la capacité est vite atteint.

«B» se trouve vers le milieu et «C» constitue le point d'équilibre du transport sans empiéter sur les modes actuels de transports vers Vancouver et laisse une possibilité de l'accroissement, quoique l'on voudrait qu'une plus grande part de l'acheminement se fasse vers Prince Rupert. Il devient donc moins onéreux de rajouter cela.

Un mot sur la situation des ports. Nous avons dit que c'est vers Roberts Bank qu'il faudrait acheminer toutes les marchandises venant en vrac du sud de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Les têtes de lignes destinées à la manutention des marchandises en vrac sur la côte nord de Burrard Inlet pourraient prendre plus d'importance, mais il ne pourrait y avoir expansion importante à cause du réseau ferroviaire et des plans d'utilisation du terrain déjà dressés pour cette côte nord. On pourrait se servir de Prince Rupert comme tête de ligne pour la région septentrionale.

[*Text*]

On page 15, the preliminary conclusions which we reached last May and which we have discussed, as I said earlier, with a number of people are: that there are strong reasons to conclude that a new bulk terminal should be built in the North because by so doing we would be encouraging decentralized economic growth. In fact, there would be some quite significant economic and social benefits in the area of Prince Rupert. In the longer run—and this is perhaps a more qualitative assessment—Canadian strategies would be better served by having bulk port facilities in two separate locations and not by concentrating resources in the lower mainland.

And last, BCR's line to Vancouver has such strength and grade problems that Prince Rupert is closer to Japan.

Now, if expectations of northeastern B.C. coal growth materialize, our requirement for a northern bulk terminal could arise as early as 1978 to 1980. From our latest discussions with the coal industry and with the various provincial governments we could be seeing 1 to 2 million tons a year of northeastern B.C. coal going out by about 1979.

Our next conclusion reflects our concern for commercial viability in this operation, for not creating any transportation white elephants, and that is, in terms of being able to understand that there are, in fact, fairly firm commercial arrangements for using these facilities when they are built.

We also note the lead time required to bring a mine into production from its additions to transport capacity to be made in time to meet the demand when it arises.

We also concluded that it will probably be necessary to expand Roberts Bank soon and that the federal government should proceed with planned expansion as soon as firm commitments to lease space and provide transportation services have been secured.

The next one reflects our concern about the possibility of seeing some traffic to the West Coast being diverted to or using the North line, and I think we need to do some further homework on that.

Some expansion of capacity of bulk terminals on the north shore of Burrard Inlet is feasible. But as I mentioned before, this would be constrained by the capacity of railways to service an expanded terminal or terminals in that area.

And last—and this is really a point that is being driven home to us, time and time again—is this question of utilizing existing transportation facilities more efficiently and, where appropriate, seeking institutional change.

A status report on our activity is contained on pages 17 and 18. As I note: following the consultative activities previously described and in light of about 40 analyses of components of the transport system, the activity of the Pacific Rim Access Project has been structured as follows—and that is as it currently is:

First of all, we are concerned about the maintenance of the system description which is really contained in our preliminary and revised reports, and this we see as a means of communication between governments, industry, and labour, on the nature of the system, its problems and on the broad strategic alternatives. The elements are written there.

[*Interpretation*]

A la page 17, les conclusions auxquelles nous en sommes venus au mois de mai et dont nous avons parlé, comme je l'ai dit plus tôt, avec bon nombre gens, sont: que tout plaide en faveur de la construction d'une nouvelle gare de marchandises en vrac dans les régions septentrionales parce que cela encouragerait la décentralisation de la croissance économique. En vérité, la région de Prince Rupert y trouverait bien des avantages sociaux et économiques importants à long terme, et il s'agit peut-être ici d'un jugement de valeur, le Canada serait mieux servi en ayant de telles installations à deux endroits séparés au lieu de tout réunir en un même endroit dans le sud.

Enfin, le chemin de fer du BCR qui mène à Vancouver souffre de problèmes si importants d'inclinaison et de résistance qu'il est avantageux de partir de Prince Rupert pour aller au Japon.

Si les espoirs concernant le charbon du nord-est de la Colombie-Britannique se réalisent, nous aurons besoin de gares de marchandises en vrac dans le Nord dès 1978 ou 1980. D'après nos derniers entretiens avec les représentants de l'industrie minière et des différents gouvernements provinciaux, on peut s'attendre à recevoir 1 à 2 millions de tonnes de charbon du nord-est de la Colombie-Britannique vers 1979.

Nous en venons maintenant à la rentabilité de l'ensemble et il s'agit surtout de ne pas créer d'éléphant blanc, c'est-à-dire qu'il faut comprendre qu'il y a des accords commerciaux relativement fermes en ce qui concerne l'utilisation de ces installations lorsqu'elles seront construites.

Il ne faut pas oublier que cela prend quelque temps avant qu'une mine soit en pleine production, ce qui nous donne le temps de monter toutes ces installations pour répondre à la demande.

Nous en sommes aussi venus à la conclusion qu'il faudra faire prendre de l'expansion à Roberts Bank bientôt et que le gouvernement fédéral devrait faire le nécessaire dès qu'on aura les garanties voulues concernant la location d'espace et les services de transport.

Il est aussi question d'aiguiller une partie de la circulation de la côte ouest sur la ligne septentrionale, mais je crois qu'il faudra faire davantage d'études à cet égard.

Il est possible d'agrandir les terminaux sur la côte nord du Burrard Inlet. Comme je l'ai dit tantôt, cependant, il y a certaines limites à cause de l'insuffisance du réseau ferroviaire dans cette région.

Enfin, et c'est quelque chose qu'on ne cesse de nous répéter, on doit se servir le plus efficacement possible de ce qui existe déjà dans le domaine du transport et, même, si c'est nécessaire, y faire certains changements importants.

Aux pages 17 et 18 du texte anglais vous trouverez un compte rendu de nos activités. Suite aux consultations précédemment décrites et et à la lumière d'environ 40 analyses des composantes du système de transport, le projet d'Accès à la région du Pacifique s'est donné les structures qui vont suivre:

D'abord, il serait préférable de garder le système actuel de description qu'on trouve dans nos rapports préliminaires et corrigés puisque, d'après nous, cela sert de moyens de communication entre les gouvernements, l'industrie et les travailleurs en ce qui concerne la nature du système et ses problèmes, sans parler des solutions générales de rechange. On trouve ici tous ces éléments.

[*Texte*]

The status is that with the exception of some work that needs to be done on the shipping of potash and, to a certain extent, on the shipping of sulphur, the system description is more or less complete, although we would hope to review it and revise it and possibly republish it later this year.

• 1640

Priority issues which have been identified in a number of ways, as a result or emerging from the systems analysis, through the consultative process, through people writing letters, or through meetings such as today, are—and the first two are really, I think, cries from the heart of industry. There is the clarification of transport legislation and regulation, which is, of course, going on through a consultative process developed above and beyond this particular project. There is the question of resource policy where, I think, certainly our department is speaking to Energy, Mines and Resources and I know the Alberta and B.C. departments are speaking to their respective opposite numbers in the various resource departments in those provinces

The first priority project in and operational sense, although not the most important by any means, is the development of the transportation system for northeastern B.C. coal. As I said, there is a requirement for that bulk terminal, or a decision on whether or not to build a bulk terminal in Prince Rupert would be necessary possibly this year, if the coal flows are going to start in 1979 and 1980—given the lead time required for the most economic construction of such a facility. There is certainly a major question on the up-grading of the CPR line between Golden and Kamloops; it is very important that that line, I think, be up-graded to meet the demand we are almost absolutely certain will flow in 1981 and 1982.

The major issue on the timing of expansion of Roberts Bank: there are already a number of plans for such expansion. The real question is when will traffic flows warrant actual construction at that site.

There is a major question of highway up-grading, and at this time Transport Canada and the four western provincial governments are just finalizing terms of reference for a highway study on the principal east-west routes.

The Northern B.C. Railway agreement, which arose from WEOC, and the Ashcroft-Clinton connection which also arose from WEOC are, I understand, both being reviewed by the new government in B.C., and we expect to be talking to them about those two issues very shortly.

Mr. Mazankowski: It could take them up to ten years.

Mr. Lewis: Could be.

Improvements to the grain-handling system: there is now agreement between all of the producers and shippers of grain and the grains group in the federal government on what needs to be worked on to make improvements to the grain-handling system—over and above and separate from the study being done by the Hall and Snavely Commission. We expect that some significant improvements will be made fairly shortly.

The question of Fraser River crossings arises in the first instance because of the destruction of the DPW bridge, which is CN's main access into Vancouver; there are programs—CN is, in fact, repairing that bridge right now. In the longer term there is some question about whether or not the existing CN and CP crossings at New Westminster

[*Interprétation*]

Enfin, si l'on excepte quelques travaux qui doivent être faits concernant la potasse et le soufre, la description du système est à peu près complète, même si nous aimerions tout le revoir et peut-être faire publier un nouveau document un peu plus tard cette année.

Le choix des priorités s'est fait après l'analyse des systèmes, après consultations, suite à certaines lettres que nous avons reçues et grâce à des réunions comme celle d'aujourd'hui; je crois que l'industrie s'est servie des deux premiers moyens pour nous faire entendre son cri du cœur. Il y a aussi de la question d'éclaircir les lois et règlements concernant les transports ce qui, évidemment, se fait grâce au processus consultatif qui existait déjà avant notre projet. Il y a aussi la question des politiques concernant nos ressources et je sais que dans ce domaine notre ministère consulte le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et je sais que les ministres de l'Alberta et de la Colombie-Britannique consultent leurs confrères des ministères des Ressources de ces provinces.

Par ordre chronologique et non pas par ordre d'importance, il faut d'abord développer le système des transports pour le charbon venant du nord-est de la Colombie-Britannique. Comme je l'ai dit, il faudrait probablement décider cette année de construire un terminal à Prince Rupert si on veut transporter le charbon dès 1979 ou 1980 puisque cela prend quand même du temps pour réaliser un tel projet. Il faudrait aussi améliorer le chemin de fer du CPR entre Golden et Kamloops; c'est très important si on veut répondre à la demande en 1981 ou 1982.

La question importante est celle de Roberts Bank: il y a déjà des plans pour son expansion. Il s'agit maintenant de savoir en quelle année la circulation justifiera sa construction.

Question très importante aussi, il faudrait améliorer le réseau routier et, à l'heure actuelle, Transport Canada et les gouvernements provinciaux des quatre provinces de l'Ouest sont en train de décider du mandat concernant une étude des routes principales est-ouest.

Suite au WEOC, les accords concernant la Société Northern B.C. Railway ainsi que la jonction Ashcroft-Clinton font maintenant l'objet d'une idée de la part du nouveau gouvernement de la Colombie-Britannique avec lequel nous allons avoir des entretiens sous peu.

M. Mazankowski: Cela pourrait prendre 10 ans.

M. Lewis: Cela se pourrait.

Améliorations du système de manutention des grains: Tous ceux qui produisent et expédient des grains, ainsi que l'organisme du gouvernement fédéral qui s'occupe de ces questions, s'entendent sur les améliorations à apporter au système de manutention des grains; cela est tout à fait indépendant du travail fait par la Commission Hall et Snavely. Nous nous attendons à des améliorations importantes d'ici peu.

Il y a une question qui se pose au sujet de la Traversée de la rivière Fraser à cause de la destruction du pont DPW, le pont principal dont se sert le CN pour entrer à Vancouver; il y a des programmes . . . Le CN répare déjà le pont. A plus long terme, il s'agit de savoir si les ponts actuels du CN et du CP à New Westminster et à Mission ne devraient

[*Text*]

and at the Mission bridge should, in fact, be combined to produce a slightly different pattern of traffic flows into Vancouver itself.

The question of grade separations on the north shore of Burrard Inlet, a matter which has been studied by a combination of the Western Transportation Advisory Council, Transport Canada, the municipalities on the North Shore, and terminal operators and railways using that area of Vancouver.

The last priority I want to refer to is the implementation of a system of information, communication between shippers, port operators, and railway operators—mostly in the interests of better scheduling. As matters stand right now, about 80 per cent of the traffic going into Vancouver goes on one line. However, in respect of the other 20 per cent of the traffic where there are problems of scheduling, problems of car spotting, there is room for better information and communications which could, in fact, effect quite significant improvements.

Gentlemen, that is my presentation.

The Chairman: Thank you, Mr. Lewis, for a most interesting presentation.

Just before we proceed, the Clerk tells me there is to be a vote in the House any minute now and that the bells are not going to ring, for some reason. We are checking on it now. Mr. Fleming?

Mr. Fleming: They are in Committee of the Whole, I believe. They are not going to committee. It is on a bill they want to pass in one day, on the Manpower and Immigration situation.

• 1645

The Chairman: We have just received a call saying that there will be a vote very shortly and advising the members—they are in Committee of the Whole—that there will be no bell. So it is up to the Committee either to adjourn and go to the House or continue with the questioning.

An hon. Member: Sounds like a Tory plot.

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Are we open for questions now?

The Chairman: I am just waiting for an answer from the Committee. Is it the intent that we proceed?

Mr. Mazankowski: I just have one very short . . .

The Chairman: I have three names at the moment on the list and it is a quarter to five, so either we continue later with the questioning or we can continue now.

An hon. Member: Continue.

The Chairman: We continue?

Mr. Forrestall: Perhaps since they have gone far enough to call there is some urgency about it. I have some questions I want to ask, too.

The Chairman: Yes. As I said, we either proceed with the questioning or we do not. I think it would be only fair to the other members.

[*Interpretation*]

pas servir simultanément pour changer quelque peu la façon dont se fait la circulation à Vancouver.

Il y a aussi la question de l'aménagement des pentes sur la côte nord de Burrard Inlet, sujet qui a été étudié par le Western Transportation Advisory Council, Transport Canada, les municipalités de la Côte nord, les propriétaires de terminaux et les chemins de fer qui s'intéressent à cette région de Vancouver.

La dernière question que je veux soulever est celle de la mise en œuvre d'un système d'information et de communication entre les expéditeurs, les ports et les chemins de fer, surtout pour apporter des améliorations aux horaires. A l'heure actuelle, environ 80 p. 100 de ce qui entre à Vancouver entre sur une seule ligne. Cependant, en ce qui concerne les autres 20 p. 100 où il y a des problèmes d'horaires et d'utilisation de wagons, on pourrait améliorer les systèmes d'information et de communication pour, enfin de compte, améliorer la situation générale.

Messieurs, c'est ce que j'avais à dire.

Le président: Merci, monsieur Lewis, pour votre exposé intéressant.

Avant de passer à la période des questions, le greffier me dit qu'il y a un vote à la Chambre et que la sonnerie, pour une raison ou pour une autre, ne se fera pas entendre. Nous essayons d'avoir plus de renseignement à ce sujet. Monsieur Fleming?

M. Fleming: Je crois que la Chambre siège en Comité plénier. La question ne sera pas renouvelée au comité. Il s'agit d'un bill au sujet de la situation de la main-d'œuvre et de l'immigration au Canada qu'ils veulent adopter dans une seule journée.

Le président: On vient de nous dire qu'il y aura un vote sous peu à la Chambre, mais la sonnerie ne retentira pas. La Chambre est en séance plénière, et il nous faudra soit lever la séance, soit poursuivre avec les questions.

Une voix: On dirait un complot conservateur.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Pourrait-on passer aux questions maintenant?

Le président: J'attends la réponse du comité. Voulez-vous procéder?

M. Mazankowski: Je n'ai qu'une question très courte à poser.

Le président: Trois noms figurent sur ma liste, et il est déjà 16 h 45. Il nous faut poursuivre aujourd'hui ou remettre les questions à une autre fois.

Une voix: Qu'on continue.

Le président: Voulez-vous continuer?

M. Forrestall: Il s'agit peut-être d'une question urgente à la Chambre, étant donné qu'ils ont téléphoné. J'ai des questions à poser, moi aussi.

Le président: Comme je vous l'ai dit, il faut soit lever la séance ou passer aux questions. C'est la solution la plus juste pour tous les membres du comité.

[*Texte*]

Mr. Huntington: On a point of order. If we do not proceed with questioning now, I would certainly like to have an opportunity for a full period of questioning on this subject matter.

An hon. Member: At least three hours.

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I think, on a subject as important as this, half an hour's questioning is not going to cover it anyway. I think we need a full meeting just on questions on this aspect alone.

The Chairman: Is it agreed that we have our witnesses come back to a meeting in the very near future?

Mr. Huntington: Very soon.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Next week; Wednesday. We are not supposed to sit on Wednesday, so why do we not right away fix up the agenda for next Wednesday?

The Chairman: First of all, we have to give the Clerk enough time to find a room. But if it is convenient and Mr. Loiselle's suggestion is right, we could maybe sit on Wednesday.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): We should have that next week.

The Chairman: The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

M. Huntington: J'invoque le Règlement. Si nous ne passons pas aux questions maintenant, j'aimerais certainement avoir l'occasion de poser mes questions plus tard.

Une voix: Il faut au moins trois heures pour cela.

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: Le sujet dont nous sommes saisis est trop important pour que nous nous limitions à une demi-heure de questions. Je pense qu'il nous faut une séance tout entière rien que pour poser des questions.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que nous convoquions les témoins une autre fois, dans un avenir proche?

M. Huntington: Très bientôt.

M. Loiselle (Saint-Henri): Disons mercredi de la semaine prochaine. Nous ne sommes pas sensés siéger mercredi, et nous pourrions décider aussitôt de siéger ce jour-là.

Le président: Nous allons tout d'abord donner au greffier l'occasion de trouver une salle. Si la chose est possible, nous pourrons peut-être faire ce que M. Loiselle a proposé.

M. Loiselle (Saint-Henri): La séance devrait avoir lieu la semaine prochaine.

Le président: La séance est levée.

CAI XC 27
T52
Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Thursday, July 3, 1975

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 22

Le jeudi 3 juillet 1975

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation in Canada

CONCERNANT:

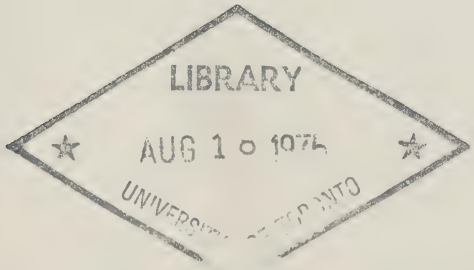
Documents ayant trait aux transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75

Première session de la
trentième législature, 1974-1975

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Collenette
Douglas (*Bruce-Grey*)
Ellis
Fortin
Hnatyshyn
Horner
Huntington
Lessard
Loiselle (*Saint-Henri*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Lumley
Marshall
Mazankowski
McIsaac
Murta
Rodriguez
Roy (*Laval*)
Stollery
Turner (*London East*)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, July 3, 1975:

Mr. Stollery replaced Mr. Fleming;
Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Collenette;
Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Duclos;
Mr. Ellis replaced Mr. Schellenberger;
Mr. Marshall replaced Mr. Cadieu;
Mr. Lessard replaced Mr. De Bané;
Mr. Collenette replaced Mr. Watson.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 3 juillet 1975:

M. Stollery remplace M. Fleming;
M. Turner (*London-Est*) remplace M. Collenette;
M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Duclos;
M. Ellis remplace M. Schellenberger;
M. Marshall remplace M. Cadieu;
M. Lessard remplace M. De Bané;
M. Collenette remplace M. Watson.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 3, 1975
(23)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas, (*Bruce-Grey*), Ellis, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Marshall, Mazankowski, McIsaac, McRae, Murta, Roy (*Laval*), Stollery and Turner (*London East*).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. J. M. Davey, Senior Assistant Deputy Minister—Special Projects; Mr. M. Brennan, Director, Policy Development, Policy Planning and Major Projects.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Brennan made comments and answered questions during a slide presentation based on the material to be found in the document "An Interim Report on Freight Transportation in Canada".

Agreed,—That the main slides used during the presentation be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "E"*).

Mr. Davey and Mr. Brennan answered questions.

At 5:17 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 3 JUILLET 1975
(23)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Ellis, Hnatyshyn, Huntington, Lessard, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Marshall, Mazankowski, McIsaac, McRae, Murta, Roy (*Laval*), Stollery et Turner (*London-Est*).

Témoins: Du ministère des Transports: M. J. M. Davey, premier sous-ministre adjoint—Projets spéciaux; M. M. Brennan, directeur, Élaboration des politiques, Politique, planification et projets importants.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur le transport au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule nº 21*).

M. Brennan fait des commentaires et répond aux questions au cours d'une présentation accompagnée de diapositives dont la documentation peut être lue dans le document intitulé «Rapport provisoire ayant trait au transport des marchandises au Canada».

Il est convenu,—Que les diapositives principales utilisées au cours de la présentation soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «E»*).

M. Davey et M. Brennan répondent aux questions.

A 17 h 17, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, July 3, 1975.

• 1541

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

For the information of the Committee members, last week we had a meeting with the officials of the department to try to set up some kind of schedule in regard to our proceedings. After our discussions we tried to have a steering committee meeting but, unfortunately, many of the members of the steering Committee were away because of other committee travellings, or business, or something, and we were unable to have our meeting. I will give you a rundown, briefly, of what we plan to do between now and July 10—we did not plan beyond the July 10, hoping that we would recess on July 11.

Since the department had gone to a . . .

An hon. Member: This year or next year?

The Chairman: I hope that it will be this year.

We felt that the department was entitled to present to us as much material as possible to brief us on the documents presented to us in the House a few weeks ago. I believe last week we discussed the transportation document; today we thought the department would have for us a presentation on freight, which would take about 30 to 35 minutes.

The department had presented a summary to the steering committee a couple of weeks ago, and we thought it would be advantageous if they could present it to all the members of the Committee. This would be on Friday, July 4, at 9.30 a.m. It is about a 30-minute summary. We have condensed it to clue you in on the material that was presented to us.

On Tuesday, July 8, at 8.00 p.m., the department felt that it might be to our advantage to discuss some aspects on the Transport Act, and any questions, or any particular areas that you want to discuss at that time. It will be at 8.00 p.m. on July 8, which is Tuesday. If as many members of the Committee as possible would be able to—If possible, maybe you could write me a little note on a particular area that you would like to discuss if we went into the fall, such as urban transportation, STOL, grain handling, or whatever, so that we could prepare a format for the fall. This would be done on Tuesday. It will be a general discussion on the act, then a general discussion to bring forth any specific areas that you want to be clued in on.

Mr. Hnatyshyn, would you pay attention, please, because we do not want any unnecessary questions afterwards.

On Thursday, July 10, at 9.30 a.m., generally we would discuss grain handling, transportation freight, and we would have a most interesting 20- to 25-minute presentation—I believe it is called the "Burgess presentation." We felt that this might be advantageous to the Committee.

We have only gone to July 10. As Mr. Murta suggested, maybe after that we would have a subcommittee meeting to plan. If we recessed on July 18, we would have three more meetings, which would be Tuesday, Thursday, and Friday.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 3 juillet, 1975

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

Pour la gouverne des membres du Comité, nous avons rencontré les fonctionnaires du ministère la semaine dernière afin de mettre au point un horaire de travail. A la suite de nos discussion nous avons essayé d'organiser une réunion du comité directeur, mais malheureusement beaucoup des membres de ce sous-comité voyageaient et la réunion n'a pas eu lieu. Je vous donnerai un résumé de ce que nous avons l'intention de faire d'ici le 10 juillet; nous n'avons pas de projets après cette date, car nous espérons que la session prendra fin le 11 juillet.

Puisque le ministère avait . . .

Une voix: Cette année ou l'année prochaine?

Le président: Cette année, j'espère.

Nous pensions que le ministère devrait nous fournir tous les renseignements voulus sur les documents soumis à la chambre il y a quelques semaines. Je crois que nous avons discuté du document sur les transports la semaine dernière; aujourd'hui le ministère fera un exposé sur le transport des marchandises, ce qui prendra entre 30 et 35 minutes.

Le ministère a soumis un résumé au comité directeur il y a quelques semaines dont tous les membres pourront prendre connaissance le vendredi 4 juillet à 9h30. Le résumé prendra 30 minutes. Nous avons préparé ce résumé afin de vous informer sur les documents que l'on nous a soumis.

Le ministère croyait qu'il serait bon de discuter de certains aspects de la Loi sur les transports et de toutes questions connexes ou d'autres domaines dont vous voudriez parler. Une réunion à cet effet aura lieu le mardi 8 juillet à 20h00. J'aimerais qu'autant de membres que possible m'indiquent mardi prochain le domaine dont ils aimeraient parler si nous siégeons en automne; par exemple les transports urbains, les ADAC, la manutention des grains, etc, afin que nous puissions préparer un horaire. Nous aurons une discussion générale sur la loi suivie d'une discussion qui vous permettraient de mettre au point les questions que vous pourrier avoir.

Monsieur Hnatyshyn, veuillez faire attention, s'il vous plaît, car nous ne voulons pas de questions inutiles par la suite.

Le jeudi 11 juillet à 9h30, nous aurons une discussion générale sur la manutention des grains, le transport, le transport des marchandises aussi qu'un exposé très intéressant qui durera quelques 25 minutes, celui de M. Burgess. Tout cela sera très utile pour les membres du Comité.

Notre horaire s'arrête au 10 juillet. M. Murta a suggéré que le comité directeur se réuni ensuite pour planifier les réunions subséquentes. Si la session se termine le 18 juillet, nous aurions trois réunions de plus, qui auraient lieu le mardi, le jeudi et le vendredi.

[*Texte*]

We have only gone to July 10.

An hon. Member: What is going to be on July 10 again?

The Chairman: On July 10, it would be a general discussion on grain handling, freight, transportation, and we would have a very interesting presentation in regard to transportation, grain handling, and this type of thing.

Mr. Murta.

• 1545

Mr. Murta: This is only a suggestion about the grain handling.

I wonder whether or not it is proper for the Committee to call them before it, for probably only one session, to find out more about what they will be doing this summer? The Snavely Commission will be doing the costing into the Hall Commission report which will come out in December of 1976 and hearings will be taking place across Western Canada late this fall and next year. Could we have Justice Hall, some of the commissioners and possibly Mr. Snavely before the Committee, for possibly one session, to get a better idea of the steps they are taking in their whole Committee proceedings and their rationalization? This will give the people of the country a better idea about what they will be looking at. It is very important for Western Canada.

The Chairman: That is a very good suggestion. Perhaps on Thursday we can have general discussion. We will probably go on beyond July 10. Perhaps we can consider that and have them in between July 15 and July 18 for a meeting.

Mr. Murta: That will be excellent if we can.

Mr. J. M. Davey (Senior Assistant Deputy Minister-Special Projects, Department of Transport): Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: On July 10, we were proposing to give a presentation by Mr. Burgess, the departmental liaison officer who is working closely with both Commissions.s He will be able to give you a general rundown of some of the areas of interest to you. If you want to follow beyond that . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Davey: Our intention was to give you an overview of what is taking place in this area.

The Chairman: All right. If there is general agreement of the Committee, we will have to call around five o'clock. I think we can move into the presentation. Mr. Brennan, if you are ready, we will go ahead, then we will have a general discussion on freight. Please keep it strictly to freight today because our time is limited. We will proceed immediately with the presentation.

Mr. M. Brennan (Director, Policy Development, Policy Planning and Major Projects, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman, gentlemen. Basically, the presentation is broken down into two halves. The objective of the study was to get an overview of freight transportation in Canada today; as comprehensive an overview as we could be dealing with such things as: fairness in the system, rates, revenue, jobs associated with transportation and volume moving.

[*Interprétation*]

Nous n'avons arrêté l'horaire que jusqu'au 10 juillet.

Une voix: Qu'est-ce qui se passe le 10 juillet?

Le président: Le 10 juillet, nous aurons une discussion générale sur la manutention des grains, le transports des marchandises, les transports et nous aurons également une présentation très intéressante sur ces questions.

Monsieur Murta.

M. Murta: J'aimerais faire une suggestion quant à la manutention des grains.

Je me demande s'il ne serait pas bon de convoquer les responsables de cette fonction pour une seule séance afin de déterminer ce qu'ils vont faire cet été. La Commission Snavely établira le coût du rapport de la Commission Hall qui sera publié en décembre 1976, des audiences publiques auront lieu dans l'Ouest cet automne et l'année prochaine. Le Juge Hall ou certains des commissaires tels que M. Snavely pourraient-ils comparaître devant le Comité afin de nous donner une idée du travail de la Commission? Cela donnera aux Canadiens une meilleure compréhension de la question, ce qui est très important pour l'Ouest.

Le président: La suggestion est très bonne. Nous pourrions avoir une discussion générale jeudi prochain. Il est probable que nous siégerons après le 10 juillet. Nous pourrions donc examiner cette possibilité et les responsables pourraient comparaître entre le 15 et le 18 juillet.

M. Murta: Cela serait excellent.

M. J. M. Davey (Sous-ministre adjoint principal, Projets spéciaux, ministère des Transports): Monsieur le président.

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Le 10 juillet, nous avions l'intention de faire une présentation par l'intermédiaire de M. Burgess, l'agent de liaison du Ministère qui collabore étroitement avec les deux commissions. Il pourra vous donner une description générale de certains des domaines qui vous intéressent. Si vous vouliez aller plus loin . . .

Le président: Oui.

M. Davey: Nous avions l'intention de vous donner une idée d'ensemble de la question.

Le président: Très bien. Si les membres du Comité sont d'accord, nous devrions lever la séance à cinq heures. Je pense que nous pouvons entendre l'exposé. Monsieur Brennan, si vous êtes prêt, nous commencerons immédiatement et nous aurons ensuite une discussion générale sur le transport des marchandises. Veuillez limiter vos questions à cet aspect, car notre temps est limité. Passons donc tout de suite à la présentation.

M. M. Brennan (Directeur, Élaboration des politiques, Politique, planification et projets importants, Ministère des Transports): Merci, monsieur le président, messieurs. La présentation se divise en deux. Tout d'abord, donner une idée d'ensemble du problème des transports de marchandises au Canada aussi complète que possible: l'équité du système, les tarifs, les revenus, les emplois associés au transport et le transport en vrac.

[*Text*]

The second half of the presentation looks ahead to the year 1990 and at the demand on the system in that year. It then goes on to give some estimation of the capital requirements necessary to meet that demand and the options and strategies that might be brought about to optimize the use of funds leading towards as efficient a system as is possible.

The first slide is a summary of the major highlings and findings of the report. West coast access is obviously a problem. It will be even more a problem in the years to come. This is dealt with, in some detail, in the presentation itself. East central access is the problem of the Welland Canal and Thunder Bay. This is another major area of concern for the future. The redevelopment of grain handling is not dealt with in detail in this report, but will be the subject of a separate presentation. There is the problem of the northern extensions and what will happen in the North over the coming decades. Possible conflicting demands on capital to satisfy these needs and the problem of freight rates largely arising from the capital requirements necessary to fulfil the demand, is another area. There is the question of who will be paying for these requirements, the user, the public sector, or a combination of both. This comprises the first half of the presentation on freight transportation today: how important it is, future transportation problems and opportunities. The obvious major issues are the economic and financial ones. What will be the cost?

• 1550

Energy, again, is not dealt with in too much detail in this report. The primary reason is total energy consumption in the country by rail, trucks and marine modes account for a relatively small proportion of the total. It is between 1 per cent and 2 per cent. The real villain of the transportation sector is the private automobile. The figure is around 15 or 16 per cent.

It is easier to think how one might shift, say, from trucking to rail, which is a more efficient way of moving freight, but the investment and the cost associated with this type of strategy is quite high. To have the most useful allocation of resources and energy the solution is not an obvious one with freight movements.

Technology is an important factor. Over the last 10 or 15 years there have been a lot of technological strides improving productivity: containers, larger ships, unit trains, larger road vehicles and larger freight cars have come on the scene. Future moves are not quite so obvious. A lot of these technological developments have come to the end of their run. Looking to the future, it is pretty apparent that productivity improvements from these trends will not come quite so easily.

The social side of transportation is involved with jobs, the basic underpinnings of the society.

The economic and financial aspects are really split into two. What sort of future are we in for? What sort of demands will there be on the system? What about the large capital investments that flow from the demand? How much will the user pay?

[*Interpretation*]

La deuxième partie de la présentation vise l'année 1990 et la demande à cette époque. Ensuite, les prévisions pour les besoins en capitaux qui seront nécessaires si l'on veut répondre à la demande, aussi bien que les options et les stratégies que l'on pourrait adopter afin d'utiliser pleinement les sommes investies et ainsi obtenir le système le plus efficace possible.

La première diapositive résume les points saillants du rapport. L'accès à la côte de l'Ouest est évidemment un problème. Le problème deviendra encore plus grave à l'avenir. La présentation en traite en détail. L'accès à l'Est du Canada central est le problème du canal Welland et de Thunder Bay. Voilà un autre secteur dont on devra se préoccuper. Les nouvelles méthodes de manutention du blé ne sont pas traitées en détails dans ce rapport, mais feront l'objet d'un exposé distinct. Il y a aussi le problème des voies dans le nord et de l'évolution de la situation au cours des prochaines décennies dans cette région. Il faudra aussi étudier la question de la répartition des capitaux et du tarif de fret nécessaire pour répondre à la demande. Qui payera l'utilisateur, le secteur public, les deux? Voilà la première partie de l'exposé concernant le transport des marchandises, le problème du transport futur, de même que les occasions d'avenir. Les questions importantes et évidentes sont évidemment celles d'ordre économique et financier. A combien s'élèveront les coûts?

La question de l'énergie n'est pas examinée en détail dans ce rapport. La raison principale en est que la consommation d'énergie totale des moyens de transport par rail, route et bâteau ne forme qu'une partie relativement peu élevée du total, soit de 1 p. 100. Le vilain dans le secteur du transport est évidemment l'automobile privée. La consommation se situe à 15 ou 16 p. 100.

Il est facile de songer à convertir le transport routier en transport ferroviaire, moyen plus efficace de transport des marchandises, mais les investissements pour ce faire sont très élevés. La répartition la plus utile des ressources et de l'énergie pour le transport des marchandises, n'est pas évidente.

La technologie constitue un facteur important. Au cours des dix ou quinze dernières années, la technologie a fait des progrès et la productivité s'est accrue. Nous avons connu l'avènement des conteneurs, des plus gros navires, des trains unitaires, du véhicule routier plus gros et de wagons de marchandises plus gros également. Nous ne savons pas vraiment ce que nous réserve l'avenir. En grande partie, ces développements technologiques connaissent leur apogée. Si nous regardons l'avenir, il est évident que les améliorations de la productivité ne sont pas aussi faciles.

Le côté social des transports se rattache aux emplois et fondamentalement à la société.

L'aspect économique et financier est partagé. Quel avenir aurons-nous? Quelle sera la demande? Quels seront les investissements de capitaux importants qui découleront de cette demande? Quelle sera la part de l'utilisateur?

[*Texte*]

As I mentioned earlier, transportation consumes 20 per cent of our total energy, but moving these basic commodities by freight, the usage is relatively small. It is an important factor to consider all the time, but the strategy for freight movement is not an obvious one.

Mr. McRae: In dealing with this, we are not looking at the marine side; that is, the relationship of marine energy and the energy used by say, a freight train?

Mr. Brennan: Yes, indeed, speaking of energy, I am referring to the total movement by marine . . .

Mr. McRae: Is there a great deal of difference between the energy consumed by a fairly large ship and the energy consumed by carrying things in on a freight train?

Mr. Brennan: Yes, movement of commodities by a very large ship is the most energy efficient way of making the move, but the figures I quoted of 1 and 2 per cent, are the total usage of energy by marine or total movement by trains.

The Chairman: Order, please. I think this might take advantage of other members asking questions later. I ask the members to bear with the presentation, jot down any questions and they can be posed after the presentation. We have had this experience before, it takes advantage of other members where time is concerned. So I beg the Members of the Committee to withhold questions until after the presentation.

Mr. Brennan: In the report we have looked at the transportation impact on jobs, the environment and social and political aspirations. One or two interesting points came out of this study about the relevance of transportation to certain industries and certain jobs. For example, transportation associated with coal movement. The jobs involved in the coal industry are around 7,000, with half in Nova Scotia and the other half on the West Coast. In terms of the forest products industries, the total number of jobs involved is twenty or more times that number, yet coal makes quite significant demands on the transportation system of the West Coast. Obviously in terms impact or effect on the economy it is of course in an over-all sense less significant, yet in a sense more demanding on the system.

• 1555

What we are going to do in the next few slides is look at freight transportation today in a little more detail; look at the infrastructure and the traffic, the facilities which exists now, the volumes which move and some of the bottlenecks which are already beginning to show.

This is just an introductory slide showing the historic perspectives of the two major transcontinental railways, the Transcanada Airline link as it was, the major pipelines and the Transcanada highway.

This is a basic rail network, which we have been looking at in terms of this report. The thickness of the lines represents the volume of commodities flowing along those links. The scale, in fact, shows that the full thickness of that line represents about 40 million tons of movement. What is significant from this line is that one can see that, on the West Coast where the thick black lines occur and certainly in parts of Ontario, on the western side, those lines are already pretty thick, which indicates that the volumes running over those particular sections are high. They are, in fact, beginning to approach capacity; there are warning signs that the rail system, which has been relatively lightly loaded over the past few decades, is beginning to run up against some limitations.

[*Interprétation*]

Comme je l'ai dit plus tôt, les transports consomment quelque 20 p. 100 de l'énergie totale, mais le transport des produits de base est relativement peu élevé. C'est un facteur important à considérer évidemment, mais la stratégie du transport des marchandises n'est pas évidente.

M. McRae: Nous ne comparons pas l'énergie dépensée par un bateau ou par un train de marchandises?

M. Brennan: Lorsque je parle d'énergie, je parle du transport total par navire . . .

M. McRae: Est-ce qu'il y a une grande différence entre l'énergie que consomme un gros navire et celle que consomme par exemple un train de marchandises?

M. Brennan: Oui, le transport des produits par un très gros navire est le moyen le plus efficace et les chiffres que j'ai cités sont de 1 et 2 p. 100 de l'utilisation totale de l'énergie par navire ou par transport de train.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Je pense qu'il faut laisser à d'autres députés le loisir de poser des questions un peu plus tard à ce sujet. Je voudrais vous demander d'écouter l'exposé, de prendre note de vos questions et de les poser plus tard. En procédant de la sorte, on prend le temps réservé aux autres. Par conséquent je vous exhorte à garder vos questions pour la fin de l'exposé.

M. Brennan: Dans le rapport que nous avons examiné, les répercussions des transports sur les emplois, l'environnement et les aspirations sociales et politiques, il y a un ou deux points qui sont évidents concernant l'importance du transport pour certaines industries et pour certains emplois. Je pense par exemple au transport du charbon. Les emplois dans l'industrie houillière s'élèvent à environ 7,000, la moitié en Nouvelle-Écosse et l'autre moitié sur la côte ouest. Pour ce qui est de l'industrie forestière le nombre total des emplois est de 20 fois supérieur à celui-ci et même plus, et pourtant le charbon exige beaucoup du réseau de transport de l'Ouest du Canada. Pour ce qui est des répercussions sur l'économie, c'est beaucoup moins important globalement, mais dans un sens plus exigeant.

Au cours des prochaines diapositives, nous allons regarder de plus près le transport des marchandises et nous allons examiner toute l'infrastructure et le trafic, les installations actuelles, le volume de transport et également les embouteillages que nous commençons à avoir.

Cette diapositive vous montre les deux premières lignes de chemin de fer du Continent, l'axe aérien, le réseau de pipe-lines et l'autoroute transcanada.

Voici le réseau de chemin de fer principal que nous avons examiné dans ce rapport. L'épaisseur des lignes en représente le volume du transport. A l'échelle, la ligne pleine représente un transport de 40 millions de tonnes. Nous pouvons voir sur la côte ouest une ligne noire ainsi que dans certaines parties de l'Ontario; sur la côte ouest, ces lignes sont déjà assez épaisses, ce qui indique que les volumes dans ces régions étaient suffisamment élevés, ce qui est un signal d'alarme: le réseau ferroviaire, peu utilisé dans le passé, sera bientôt utilisé à pleine capacité.

[*Text*]

This is a picture showing truck traffic and movement. The large circles represent intra-regional flows in terms of millions of tons per year of freight. The connecting lines show flow, for instance, between Ontario and Quebec, being three million tons per annum in one direction, and about three and one half in the opposite direction. Significant in over-all terms is that the total tonnage carried by the trucking industry is very nearly as large as that carried by rail. The over-all revenue of the trucking industry is higher than rail. Rail revenues for 1973 were about $2 billion per annum; rail revenues for common carrier trucking for 1973 were about two and one quarter. The significance of this is to show the contribution made to the freight movement in the country by the trucking industry as a whole.

For historical interest this slide shows some of the growth of the various commodities which the system, as it exists now, has had to deal with. Obviously there has been very major growth in some of the basic movements of raw materials, such as: iron ore; lesser growth in the more traditional industries of lumber and forest products; a very large increase, of course, in the movement of oil, most of which is taken care of by pipeline; a relatively small increase in the growth of coal movements overall. Yet there has been quite a marked shift in terms of the geography of the nature of the movement. Other significant increases have been in potash and sulphur, moving mostly towards the West Coast and all are likely to grow significantly in the next 10 or 15 years.

This gives an indication of how all tonnage, which we just referred to, is broken down by the various modes. Rail carried 225 million tons per year, 1971-72; the common carrier trucking industry dealt with about 109 million tons; the private trucking industry, which we know very little about—the Canadian Tire trucks, the Steinburg trucks—carried approximately 63 million tons per annum; the total being 172 million tons, somewhat lower than rail, but with a higher over-all revenue. These other figures simply relate to tonnages passing through the Welland Canal, the Seaway, the East Coast ports in total and West Coast ports in total.

We looked, in the course of the study, at peaking. Of course, the extent to which a system is loaded in terms of peaks is quite significant so far as the capaticy is concerned. These are just illustrations of two areas. The railway situation is typical of variations from year to year, low through the summer months and a drop around Christmas time. The top line show the situation through the Welland Canal and the Seaway. It shows a fairly constant load throughout the full season. This one shows the effect of the strike in 1974. Significant about this total at the top, is how this blank, which of course appears during the winter, could, if extended slightly, make quite a significant contribution to the over-all capacity of those two waterways.

[*Interpretation*]

Voici une diapositive qui vous montre le trafic et le transport par camion. Les grands cercles représentent les mouvements à l'intérieur des régions, les millions de tonnes par année de marchandise transportée. Les lignes qui les relient indiquent le transport par exemple entre l'Ontario et le Québec, soit quelque 3 millions de tonnes par année dans une direction et environ 3 tonnes et demie dans la direction opposée. Ce qui est important, dans l'ensemble, c'est le tonnage total de transport par camions est presque aussi important que celui du transport par rail. Les recettes globales de l'industrie du camionage sont plus élevées que celles des chemins de fer. Les recettes du chemins de fer pour 1973 étaient d'environ 2 milliards par année, les recettes des camionneurs généraux pour 1973 étaient de 2 milliards et quart. Nous voyons ainsi la contribution qu'a apporté l'industrie du camionnage au transport des marchandises.

Du point de vue historique, cette diapositive indique l'augmentation des divers marchandises transportées. Il est évident qu'il a eue une augmentation importante dans les transports des matériaux bruts comme les minérais de fer, une augmentation un peu moins importante dans les industries un peu plus traditionnelles comme celles du bois d'œuvre et des produits forestiers, et une augmentation très importante évidemment dans le transport du pétrole qui s'est fait en grande partie par pipe-line. Il a eu aussi une augmentation relativement peu importante dans le transport du charbon au Canada. Vous pouvez voir qu'il y a eu un déplacement marqué du point de vue géographique dans la nature des transports. Il y a eu aussi des augmentations très importantes dans le transport de la potasse et du souffre, surtout vers la côte ouest, transport qui devrait probablement beaucoup s'accroître au cours des 10 ou 15 prochaines années.

Vous avez une idée du tonnage global dont nous venons de parler et qui est réparti selon les divers moyens de tranport. Les chemins de fer ont transporté 225 millions de tonnes par année, pour 1971-1972, les camionneurs généraux quelque 109 millions de tonnes, l'industrie privée du cammionnage, que nous connaissons mal, les camions par exemple de Canadian Tire, de Steinburg, quelque 63 millions de tonnes par année, ce qui fait un total de 172 millions de tonnes, ce qui est un peu moins élevé que le transport par chemin de fer, avec des recettes un peu plus élevées cependant. Ces autres chiffres ont trait tout simplement au tonnage qui passe par le canal Welland, la voie maritime du Saint-Laurent, les ports de la côte est, et ceux de la côte ouest.

Au cours de l'étude, nous avons examiné les périodes de pointe. Il est évident qu'il est important d'en tenir compte à cause de la capacité des systèmes. Voilà des illustrations pour ces deux genres de transport. La situation ferroviaire reflète les variations cycliques avec un niveau faible au cours des mois d'été et une baisse au moment de Noël. La ligne supérieure décrit la situation du canal Welland et de la voie maritime où la capacité maximale est maintenue, à quelques exceptions près, pendant toute la saison. Ce tableau indique les effets de la grève de 1974. Vous remarquerez que si la période de fermeture pendant l'hiver était réduite d'un peu, il en résulterait une importante augmentation de la capacité des deux voies maritimes.

[*Texte*]

• 1600

Shown here is what we call the primary highway network. This is something we have defined in conjunction with provincial governments. Basically they are highways connecting towns of, I think more than 400 people, or significant interprovincial links. This shows what is judged to be capacity limited by the promises in 1972, quite a lot in the West, relatively little across the prairies, certain sections of the Trans-Canada in Newfoundland, quite a number of sections in Ontario and one or two in the Atlantic provinces. That is a look at capacity.

What we want to do now, is look at the system today with a few other variables: accessibility and equity—or levels of service rates, then the over-all financial situation.

This is a comparison of some selected times for rail piggyback, trailer on flat car between certain centres. We made this comparison because it is an easy comparison to make with trucks. If one looks at trailer on flat car one can compare it with trucks and the service between major centres that is being offered. Mostly, these are down in the order of one and one-half to one day between major city paths. This number indicates a service of some sort where one can put a trailer on a rail car and get regular service between those two points in one day. We then make a similar comparison between trucking shown per day. The unmarked lines represent overnight service. The numbers between the points represent the days on which one can expect to get service between those two points. They are comparable. We are talking one and a half to two days on the rail situation, we are talking about two here. There is a difference in rail because those are terminal/times, so that if one adds a bit to the rail to account for pickup and delivery the times are very comparable.

Here are some comparisons of rates based on the same type of traffic. We saw the service times between centres for a trailer on flat cars. The rates when sent by rail varied slightly, going westbound or eastbound. The eastbound range is narrower, but lies within the cost band of the westbound traffic. Generally speaking the rates started around three cents per ton mile, tapering off down to a mean level of about two cents. We compared comparable truck rates for the same type of trucks. The one on the left has a 10,000 pound shipment size, the one on the right has a 30,000 pound shipment size. It is interesting that truck rates in Quebec and to some extent in Ontario, are quite significantly higher than truck rates in the West or in the Maritimes. The same trend is true with a heavier load, but it is not quite so apparent. We are not too sure what the reasons are for this. It may deal with: regulatory procedures, load limits and Sunday observances. But in general, . . .

An hon. Member: Is the rail competition the same?

Mr. Brennan: It is probably more in the areas where its highest right now. Both bottom out around 10 cents, these around 6 cents a ton mile.

[*Interprétation*]

Passons maintenant au réseau routier primaire. Nous avons défini ce réseau en collaboration avec les provinces. Il s'agit en général de routes reliant des localités avec une population de plus de 400 personnes et il comprend également les routes provinciales importantes. Cela vous donne une idée de la capacité—elle est assez importante à l'ouest, il y a très peu à noter à travers les Prairies, vous noterez certains tronçons de la route transcanadienne à Terre-Neuve, plusieurs tronçons en Ontario, et un ou deux dans les provinces atlantiques.

Nous vous donnerons maintenant un aperçu du sytème en tenant compte de certaines variables: la question d'accessibilité, le capital de financement, les taux et les niveaux de service et, enfin, une vue globale de la situation financière.

Voici une comparaison pour différentes périodes entre camions et wagons plats porte-remorques. Nous comparons le service qui est offert entre les centres les plus importants. La plupart du temps, il s'agit d'un trajet qui dure une journée ou une journée et demie. Ce chiffre indique le temps qu'il faut pour transporter un porte-remorque sur un wagon plat afin d'établir un service régulier entre les deux centres. Vous voyez le temps qu'il faut pour accomplir la même chose par camion. Ces lignes-ci indiquent un service qui s'effectue pendant la nuit. Vous voyez également des chiffres indiquant le temps qu'il faut attendre pour établir un service entre les deux centres. Ce sont des chiffres du même ordre pour le camion et les wagons. Et lors de l'arrivée à la gare qui a été choisie il faudrait ajouter un certain nombre d'heures pour la livraison, mais, de façon générale, les deux modes de transport sont aussi efficaces l'un que l'autre.

Voici quelques comparaisons de taux pour le même genre de marchandises. Il s'agit du transport de porte-remorques sur wagons plats et il y a une légère variation des taux selon la destination ouest ou est. La gamme des taux pour l'est est moins large mais suit d'assez près la moyenne pour les marchandises transportées vers l'ouest. En règle générale, les taux se fixent à environ 3c. par tonne milliaire pour descendre à un niveau moyen d'environ 2c. Nous avons déterminé les taux comparables dans le cas de camions. A gauche, il s'agit d'une expédition de 10,000 livres et à droit, de 30,000 livres. Il est intéressant de noter que les tarifs pour les camions au Québec et, dans une certaine mesure, en Ontario, sont sensiblement plus élevés que ceux qui sont en vigueur dans l'ouest ou les provinces maritimes. Cela est vrai dans les deux cas, mais se remarque moins dans les cas d'un chargement plus lourd. Nous ne savons pas à quoi attribuer ce phénomène. Il peut s'expliquer par des règlement, des limitations sur les chargements, l'interdiction de rouler le dimanche . . .

Une voix: Les chemins de fer sont-ils en position concurrentielle?

M. Brennan: Le tarif est probablement plus élevé dans les régions où il est au maximum. Pour les deux, le niveau minimal est d'environ 10c. et dans le cas que je vous ai cité, il s'agit de 6c. par tonne milliaire.

[*Text*]

If we could go back to the previous slide, for a second, it was around 2 cents a mile. To make a true comparison, one should add on the pickup and delivery from the freight yard. Between general cargo traffic between truck and rail one does get quite a significant degree of competition in quite a large proportion of the country.

• 1605

On the financial side, this gives some comparison of the financial state of the various modes. The idea is to represent the relative subsidies between air, marine, road and rail. These figures of deficit by mode, refer to the total movement within the mode. In other words, when we look at marine, we are not only talking about, say, federal involvement supplying ports or ice-breaking or navigational aids, if one does it that way, the deficit looks worse. We include the vehicle, so that one can see, for instance, in the air mode the total deficit is around 16 per cent, two billion a year; marine is fairly high with 22 per cent; road is about six; rail is 26. This rail deficit is made up by payments for passenger train subsidies on uneconomical branchlines and a relatively low rate of return on investments. The same type of thing applies here and, of course, more so in the marine and air modes where the Federal Government pays the infrastructure. There is the low degree of tax recovery of the federal outlay; costs of things as airports and ports and ice-breaking services; aids to navigation. These are comparisons with cost recovery between the various modes.

We go on to complete the picture of the current situation by looking at the ownership-management competition side of transportation today. Net capital stock by transportation modes based on 1968 dollars: in air, 1960 was .7 of a billion up to 1.19 in 1970, reflecting quite a significant growth in infrastructure aircraft; there was relatively small growth on the water side; a decline on rail; and a large growth reflected in the increased building of highways on the surface side.

We conclude the overview of the present system by saying that large capital investments have been made to increase transportation capacities. Rail is the only mode that has had significant excessive restructure over the past few decades. There are already signs that a large number of these rail links are nearing capacity. This suggests that capital expenditure on the rail mode may have to be increased in the future.

This is an indication that productivity will not help us as much in the future as it has in the past. The benefits to be gained by advancing technology are beginning to level off. There is likely to be upward pressure on rates. Part of the trade off with increased productivity was the ability to hold rates down but this will not be with us to the same extent.

[*Interpretation*]

Si nous regardons de nouveau la dernière diapositive, nous constatons que ce tarif était d'environ 2c. par mille. Afin que la comparaison soit plus exacte, il faudrait ajouter les coûts de livraison à partir de la gare. Dans une bonne partie du pays, le service de transport de marchandises offert par les chemins de fer est en bonne position de concurrence avec le service offert par les camions.

Voyons maintenant quelles sont les comparaisons de l'aspect financier des différents moyens de transport. Nous voulions vous montrer la répartition des subventions entre les différents modes de transport, c'est-à-dire entre le transport aérien, maritime, routier et ferroviaire. Les déficits par mode se rapportent au volume total de marchandises transportées par chaque mode de transport. En d'autres termes, si on étudie le transport maritime, on ne tient pas seulement compte du rôle du gouvernement fédéral, qui aide dans l'aménagement des ports et qui fournit des brise-glace, parce que les déficits seraient encore plus élevés. Nous tenons compte plutôt de tous les aspects de ce mode de transport. Dans le cas du transport aérien, par exemple, on voit que le déficit total est d'environ 2 milliards par an ou 16 p. 100. Il y a un déficit de 22 p. 100 dans le cas du transport maritime, de 6 p. 100 environ pour le transport routier, et de 26 p. 100 pour le transport ferroviaire. Ce dernier chiffre est composé d'éléments tels que des subventions aux trains de voyageurs dans le cas de voies secondaires, et d'un taux de rendement peu élevé sur les investissements. Il en va de même pour le transport maritime et aérien, dont l'infrastructure est payée par le fédéral. Le fédéral ne recouvre qu'une petite partie de son investissement en impôts. Je fais allusion ici aux brise-glace, au maintien des ports et des aéroports, et aux aides à la navigation. Il s'agit de comparaisons entre les différents taux de recouvrement des coûts qui s'appliquent à chaque mode de transport.

Nous complétons notre étude de la situation actuelle en tenant compte de facteurs tels que la gérance, la concurrence et les propriétés. Voici les actifs nets par mode de transport basés sur la valeur du dollar en 1968: transport aérien, 7 milliard en 1960, et 1.19 milliard en 1970, ce qui représente un taux de croissance considérable; la hausse était moins importante dans le domaine du transport maritime; il y a eu une baisse du côté du transport ferroviaire, et une augmentation considérable dans le domaine du transport routier à cause de la construction accrue de routes.

En guise de conclusion, il faut dire que d'importants investissements ont été faits afin d'augmenter la capacité de tous les modes de transport. Le rail est le seul mode qui a joui d'un excès dans la capacité au cours des dernières décennies. Un nombre important de segments du réseau ferroviaire approchent leur limite de capacité, ce qui suggère qu'il faudra peut-être augmenter à l'avenir les investissements dans le chemin de fer.

Cela indique que les gains de productivité ne pourront peut-être donc plus suffire à contrebalancer les coûts croissants d'opération. Tous les modes tendent à la «saturation» technologique. On peut s'attendre à une pression à la hausse montante sur les tarifs La productivité accrue nous a permis de résister à cette pression par le passé, mais on ne pourra plus y résister.

[*Texte*]

The last conclusion is that the level of service provided to shippers appears to be reasonable. This does not mean there are not deficiencies in the system. It does not mean that many examples of poor service there cannot be identified. But, from view of the deficit at which we have looked and come up with some consistency, this service levels appear to be quite reasonable.

We ar now moving on to look at the future system with a forecast of what may happen by 1990, and how well the system can cope with the likely increases. Since the future is uncertain, we felt that one set of forecasts on commodity growth was really not adequate. We have attempted to look at 1990 from view of various growth rates in commodities ranging from a low of 3.7 per cent, to a high of 5.7 per cent. We have attempted to look at the influence of a greater degree of manufacturing, less raw materials moved and more finished products moved. We have attempted to look at optimistic growth scenarios and rather pessimistic growth scenarios. What we found significant was in this column, that the mean is 100 per cent in 1990, but we can expect variations down to about 87 per cent on this mean, up to about 115 depending on the sort of future that occurs, the extent of further processing and the growth rate.

• 1610

This is relatively small. The lesson we are adopting from this, from the view of the presentation today, is that taking a mean of 100 as the index and using it as the basis for our average for a look at 1990, the answer we get will not be very far off the real situation as we expect it. This needs work and it is one of the things we are going to be developing over the next few months. But it does give us an indication of what scatter will result.

To forecast, we took a range of 10 major commodity groups representing the bulk of the traffic moving by rail. We forecasted those to see what the movements might be like in 1990. We presented a few of them on the screen in slide form. We did this by consulting with different departments of the Federal Government. We talked to the carriers, the provincial governments and industry. We came out with what we thought was a reasonable consensus about the growth rate for 1990. It averages about 3.7 per cent in terms of over-all movement growth. Obviously this is much lower in certain cases and much higher in others. Grain is relatively low. Our estimates, based on future capacity, for grain indicated growth around 33 per cent, up from 26 to around 34. The major flow will come down here and out through the East Coast and a significant flow will go out to the West. The relative increases at various points are also shown on this chart.

Coal has a greater increase. What we should have on this map and I am sorry it is missed, is a line showing coal coming from Alberta to Ontario, with around 10 million tons forecasted by 1990. This is taken into account in later predictions but unfortunately it is omitted from this slide.

Potash and sulphur have quite a hefty rate of growth going out to the West Coast and down to the United States. There is some traffic coming out, but probably not much greater than today's volume through the East Coast.

[*Interprétation*]

Finalement, il faut dire que le niveau de service offert aux expéditeurs semble être raisonnablement haut. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'existe pas des anomalies, et qu'on ne peut pas trouver des exemples de mauvais service. Mais, compte tenu du déficit dont on a parlé tantôt, le niveau de service semble être tout à fait raisonnable.

Passons maintenant à une perspective de l'avenir et aux prévisions de l'évolution du transport d'ici 1990. Nous nous intéressons surtout à la capacité du système d'assimiler un volume de trafic accru. Les prévisions ne sont jamais entièrement fiables, et nous étions d'avis que les prévisions se rapportant au volume de trafic ne suffisaient pas. Nous avons essayé de décrire la situation de transport au Canada en 1990 du point de vue des divers taux de croissance de marchandises, lesquels sont aussi bas que 3.7 p. 100 pour certaines marchandises et aussi élevés que 5.7 p. 100 pour d'autres. Nous avons essayé de tenir compte de facteurs tels qu'une productivité accrue, du transport d'un plus grand volume de produits finis et d'un volume moins important de matières brutes. Nous avons essayé de décrire un scénario optimiste plutôt que pessimiste. On a trouvé que le taux de croissance moyen est de 100 p. 100, mais ce chiffre peut varier entre 87 p. 100 et 115 p. 100, selon les événements futurs, le taux de productivité et le taux de croissance.

Ce chiffre n'est pas très élevé, ce qui nous fait choisir une moyenne de 100 comme indice général sur lequel est basé notre prévision de la situation en 1990. Ainsi nos prévisions et la situation réelle ne seront pas très différentes. Il nous faudra travailler davantage sur cette formule, ce que nous allons faire au cours des mois à venir, mais pour l'instant elle nous donne une bonne idée de la situation d'ici 1990.

En préparant cette prévision, nous avons choisi les dix produits les plus importants dont le plus grand volume de trafic est composé. Nous avons fait des prévisions afin de déterminer quel serait le volume de trafic en 1990, comme vous avez pu voir des diapositives. Nous avons consulté différents ministères fédéraux, des transporteurs, les gouvernements provinciaux et l'industrie privée. Ainsi sommes-nous finalement arrivés à une prévision raisonnable du taux de croissance du volume de trafic d'ici 15 ans. Il y a un taux de croissance générale de 3.7 p. 100. Il va de soi que ce chiffre est beaucoup moins élevé dans certains cas et plus élevé dans d'autres. Par exemple, le volume des céréales transportées n'augmente que peu. Selon nos prévisions, il y aura un taux de croissance d'environ 33 p. 100, soit une augmentation de 26 jusqu'à 34. Le plus grand volume des céréales passera par la côte Est et une bonne partie ira également vers la côte Ouest. Les augmentations sont exprimées sous la forme d'un graphique dans ce tableau.

Il y a une augmentation très importante du volume de charbon transporté. Je dois m'excuser auprès de vous puisque le graphique que voilà devrait indiquer le mouvement du charbon de l'Alberta vers l'Ontario. Environ 10 millions de tonnes seront transportées tous les ans d'une province à l'autre. Nous en tenons compte dans nos calculs plus loin, mais on ne le voit pas dans ce graphique.

Le volume de potasse et de soufre transporté à la côte Ouest aux États-Unis augmente considérablement, mais il y a une moins grande augmentation dans le volume de ces produits transportés vers l'Est.

[*Text*]

There are major increases in iron ore, a lot of it coming down through the Welland and the Seaway. There is a lot going offshore to Europe or going down to the Eastern Seaboard of the United States.

We took all of these figures and tried to allocate them to the mode most likely to carry them in the future to see what effects this additonal 1990 load will have on the system. We looked at the rail link, you saw it earlier in smaller form, superimposing that growth of commodities along with all the other commodities we considered and did not show here. We attempted to translate this into a load on the railway system in trains per day, which is a measure of capacity. The top figure indicates the typical number of trains per day in 1972 over a link such as Saskatoon-Edmonton carries today. The load shown in the earler slide. The range shown at the bottom, in this case 40 to 47, indicates the number of trains per day that is likely to run over that section to meet the demands predicted for 1990.

Most of this rail system is single track. Using today's most refined signalling and control system the maximum number of trains that can run over those links is about 35. Once one gets above 35, the answer is double tracking or routing is some other way. These black thick lines show the sections of line, which by 1990 and in some cases before, will be handling a volume of traffic they are unable to handle with their physical strength today. This means major improvements to those sections to handle the traffic offered.

We have looked at ports in tabular form and made an assessment of the impact of the increased volume for 1990 on ports and waterways. We talked with various port managers, operating people and our own people inside the Ministry about the present day capacity of various ports. We compared it with the figures on increased volume by the year 1990, then computed what investment will be necessary to meet that demand. For the West Coast ports we need around $228 million over the time frame to meet the demand, for the Great Lakes ports $236 million, adding to a total of something over $1 billion foreseen expenditure to meet the load on the port system given by that 1990 forecast.

• 1615

The highway system was a little more difficult to predict. Part of the reason for this is that, historically anyway, the data on volumes of tonnage moving by truck is relatively sparse. Good figures only go back about two or three years and it is somewhat difficult to make predictions.

If you compare this with the network we saw earlier, which is really the same basic road network, there are now a larger number of red lines on it. This reflects an approximate growth in traffic of around 5 per cent per annum over the time frame we are looking at. You see now a somewhat greater concentration of difficulty on the West Coast, you see the TransCanada and Labrador shown as capacity limit throughout its full length; more problems in Ontario, and one or two in Quebec, a few still remaining in the Atlantic region.

[*Interpretation*]

Le volume de minerai de fer augmente également, et beaucoup est transporté par la voie du canal Welland et la Voie maritime. Beaucoup de minerai de fer est envoyé en Europe ou au littéral est des États-Unis.

Nous avons donc tenu compte de tous ces calculs en essayant de prévoir quel mode de transport les transporterait dans l'avenir et quelles seraient les répercussions sur le système de transport d'ici 15 ans. Dans le domaine du transport ferroviaire, nous avons essayé d'établir un rapport entre le volume accru de produits transportés et la capacité du réseau ferroviaire exprimée en trains par jour. Le chiffre en haut indique le nombre moyen de trains par jour en 1972 entre, par exemple, Saskatoon et Edmonton. Le volume de marchandises a été indiqué dans un graphique précédent. Le chiffre en bas, de 40 à 47, dans le cas actuel, nous dit combien de trains par jour se serviront probablement de ce segment de réseau en transportant le volume de marchandises prévu pour 1990.

La plupart de ce système consiste de voies uniques. Si on se sert du système de contrôle et des signaux les plus raffinés qui existent aujourd'hui, un maximum de 35 trains par jour peuvent se servir de ce segment de réseau. Si on dépasse ce chiffre, il faut avoir deux voies ou un autre système d'exploitation du réseau original. Les lignes noires et épaisses représentent les segments de réseau qui auront atteint d'ici 15 ans une capacité supérieure à leur capacité actuelle. Cela veut dire que des travaux de construction seront nécessaires afin d'augmenter leur capacité.

Dans d'autres graphiques, nous avons étudié les ports en essayant de voir quelles seraient les répercussions sur les ports et les voies maritimes du volume de trafic accru. Nous avons parlé avec les gérants de ports et les spécialistes de notre ministère afin de calculer la capacité actuelle de nos ports. Nous avons comparé les données avec le volume de trafic accru prévu pour 1990, et déterminé combien il nous coûterait de faire face à la nouvelle demande. Dans le cas des ports de la Côte Ouest, il faut environ 228 millions de dollars d'ici quinze ans afin d'assimiler le volume accru de marchandises transportées, et il nous faudra 236 millions de dollars pour les ports des Grands Lacs, ce qui fait un total de plus d'un milliard de dépenses prévues afin d'augmenter la capacité de nos ports d'ici quinze ans.

Il était plus difficile de faire des prévisions pour le réseau routier, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, on n'a jamais eu beaucoup de renseignements sur le volume de marchandises transportées par camions. Nous avons des chiffres fiables pour les deux ou trois dernières années, et pour cette raison il est difficile de faire des prévisions.

Si vous comparez le graphique que voilà avec celui que nous avons vu plus tôt, et remarquez qu'il s'agit fondamentalement du même réseau, vous remarquez beaucoup de lignes rouges. Ces lignes rouges représentent une croissance approximative d'environ 5 p. 100 du volume de trafic tous les ans pour les quinze prochaines années. Comme vous pouvez voir, nous avons plus de problèmes à résoudre sur la Côte Ouest; la *Trans Canada* et l'autoroute du Labrador ont partout atteint leur capacité; nous avons d'autres problèmes à résoudre en Ontario et au Québec, et quelques difficultés encore dans les Maritimes.

[*Texte*]

What we have indicated here is an estimate of the capital expenditure required on each of these links to eliminate those bottlenecks. This refers only to the primary highway system as we defined it earlier, it does not refer to secondary roads. Those figures add to something like $9 billion in capital expenditure on highways over the period—heavy expenditures in Ontario and Quebec reflecting the degree of congestion shown in the red lines, heavy expenditure in B.C., relatively light expenditure in the Prairie provinces.

In addition to the ports, as far as the water system is concerned, we have looked at the Welland Canal-St. Lawrence Seaway. The large load, of course—if you recall those maps we had up earlier—is the iron ore coming in from the Sept-Iles area and the grain coming in from the Prairies. Those together indicate a volume of traffic around 1990 of between 85 million and 110 million on the Welland, and 75 million to 100 million on the Seaway. The capacity of those waterways is estimated to be around 90 million, this, with some marginal improvements, costing around $50 million to $60 million.

What this indicates is that probably towards the end of the time frame we are talking about we are up against a capacity limit, or are likely to be, on the Welland Canal-St. Lawrence Seaway. If we translate all of that to an annual rate of capital expenditure—recalling the rail map, which showed those congested links; the marine mode, which showed the required expenditure on ports and waterways; the highway expenditure; and we have added in there, for the sake of completeness, the air mode—one sees a total capital expenditure on transportation over the next 15 years of something between $2 million and $3 million. Translating that into an annual rate, it is around $600 million to $1 billion for rail compared with more historical figures of around $320 million; a figure of $270 million to $400 million for marine compared with $140 million; a figure for road that is not really very much higher than traditional rates of expenditure; and a figure for air that is higher.

As far as freight is concerned, looking at the top three, the rate of capital expenditures for rail and the rate of capital expenditure for marine are likely to have to double, compared with the last 10 or 15 years, to meet the demand we foresee in the time frame.

I think it might be fair to say that we expected to find somewhat higher figures in the rail mode. One of the things we were concerned about right from the beginning of the policy review was the capacity problem of the railway, we thought we might discover a quantum jump. In fact, it is not a quantum jump. It is still a substantial load in terms of capital requirements, but it is probably not as serious as we were beginning to believe in the first place.

From the future then, from the study, we conclude that the existing levels of the freight service are reasonably adequate. Interruptions of service, through management-labour disputes are a major problem. From analysing rates in service, we find that there is effective truck-rail competition in certain areas such as general cargo. Rail-marine competition is effective from Thunder Bay east and market competition has a moderating influence on some boat commodity rates.

[*Interprétation*]

Vous voyez ici combien il nous coûterait en dépenses d'investissements afin d'éliminer les embouteillages dans chaque région. Remarquez, nous ne parlons que du réseau principal et non pas de routes secondaires. Cela signifie qu'environ 9 milliards seront dépensés pour construire des routes d'ici quinze ans. Les dépenses seront très élevées, au Québec, en Ontario et dans la Colombie-Britannique, (vous voyez de nombreuses lignes rouges,) et moins élevées dans les Prairies.

En ce qui concerne les voies de transport fluvial et les ports, nous avons étudié la Voie Maritime du Saint-Laurent et le Canal Welland. Vous vous souviendrez de nos graphiques précédents que les produits les plus importants transportés étaient le minerai de fer de la région de Sept-Îles et les céréales en provenance des Prairies. Ces deux produits représenteront un volume de 85 à 110 millions de tonnes dans le cas du Canal Welland, et de 75 à 100 millions de tonnes dans le cas de la Voie Maritime du Saint-Laurent d'ici quinze ans. Nous calculons que la capacité maximale de ces voies maritimes serait de 90 millions de tonnes par an, si on dépense entre 50 et 60 millions de dollars afin d'augmenter la capacité actuelle.

Cela signifie que le Canal Welland et la Voie Maritime du Saint-Laurent atteindront leur capacité d'ici quinze ans. Essayons maintenant d'arriver à un chiffre global. Entrent en ligne de compte les dépenses visant à réduire les embouteillages du réseau ferroviaire, les travaux nécessaires pour augmenter la capacité de nos ports et de nos canaux, la construction de nouvelles routes, et l'investissement dans le transport aérien. Cela signifie qu'on dépensera entre 2 et 3 milliards d'ici quinze ans, soit entre 600 millions et un milliard par an pour améliorer les réseaux ferroviaires, par rapport à 320 millions par an antérieurement. On dépensera entre 270 millions et 400 millions pour le transport maritime, en comparaison avec 140 millions par le passé, mais on ne dépensera pas beaucoup plus pour la construction de nouvelles routes. Davantage sera investi dans le transport aérien que par le passé.

Le taux de dépenses consacrées au transport ferroviaire et au transport maritime doubleront sans doute dans les quinze ans à venir, en comparaison avec les dépenses effectuées au cours des quinze dernières années.

Il serait juste de vous dire qu'on s'attendait à devoir dépenser davantage pour augementer la capacité du réseau ferroviaire. On s'attendait en fait à une progression géométrique, ce qui ne fut pas le cas. Les dépenses importantes seront cependant moins élevées que prévu.

Nous arrivons donc à la conclusion que les transports de marchandises sont adéquats. Les interruptions de service provoquées par les conflits dans les relations patronales-ouvrières posent un problème très sérieux. L'analyse des tarifs démontre qu'il y a une concurrence effective entre les camionnages et les transports par rail dans certains secteurs comme la marchandise en général. La concurrence ferroviaire maritime est efficace de Thunder Bay à l'est et la concurrence des marchés a un effet de modération sur certains tarifs maritimes.

[*Text*]

• 1620

Investment, as we saw from the table earlier, required over the next 15 years is proportionately larger than for the last decade. We are going to need to add substantially to rail capacity for the first time in many years. Railroad, marine and air-productivity increases to improve technology are levelling out and the gains to be expected from them in the next few years are much less than we have had in the past.

Both rates and government involvement are likely to increase. In the future we must chose carefully among the modes for providing the necessary capacity, and government must play a central planning role. We are facing large, lumpy expenditures in freight capacity and we must devise an investment strategy which minimizes the possibility of overinvestment.

We want to go on to illustrate a little of some of what we mean by the ideas put forward here, and we will do this by illustrating these points which came up at the beginning of the sequence. West Coast access is a problem primarily because of all those rail lines we saw which are nearing capacity now and which will be over capacity by the year 1990. East Central access because of the Welland and the Seaway is likely to be capacity limited by the year 1990. On the redevelopment of the grain handling system, we are all aware of the problem there and we will hear more about it later. On the northern extensions, with their competing demands for capital and the freight rate question, who pays? Diagrammatically illustrated are the three regions we are concerned with.

On the West Coast problem, the context really concerns the growth in exports: those critical rail links; the congestion in the Port of Vancouver; the interest of the Prairie Provinces and of B.C.; and the fact that the service is developed but still in a stage of significant expansion. In fact, most of the picture that we are looking at is related to commodities for which there is no competitive movement. They are confined almost entirely to rail.

We can take a closer look at some of those critical links we saw earlier on the West Coast. The CN line coming over here; the CP line, with less critical areas but still critical areas through the mountains; and superimposed on that, the major commodity flows which are likely to cause this congestion, the grain flows and the coal flows . . .

An hon. Member: Pretty well like Churchill.

Mr. Brennan: Churchill, yes, as far as this is concerned. I think it was there on one of the earlier maps.

An hon. Member: Thunder Bay is a good one.

Mr. Brennan: No . . . Those are some of the ways, obviously, of alleviating the problem on the West Coast. We get some orders of capital expenditure which would offset the problem but there are obviously various ways of going about this, and this is really where we are coming to strategies.

[*Interpretation*]

Comme a démontré le tableau précédent, les investissements qu'on aura besoin d'ici 15 ans sont supérieurs aux investissements de la dernière décennie. Il faudra augmenter la capacité ferroviaire pour la première fois depuis plusieurs années. L'augmentation de productivité ferroviaire, maritime et aérienne à cause de l'amélioration technologique commence à décroître et les augmentations d'ici quelques années seront plus faibles qu'auparavant.

Les tarifs et l'intervention du gouvernement vont sans doute augmenter. A l'avenir il faudrait choisir soigneusement parmis les divers modes de transport afin de fournir la capacité nécessaire, et le gouvernement jouera un rôle de planification centrale. On fait face à des dépenses importantes par rapport à la capacité pour la marchandise et il faut élaborer un stratagème d'investissement pour éviter la possiblité de surinvestissement.

On aimerait illustrer un peu certaines idées qu'on a présentées ici, et on le fera en donnant des exemples sur certaines questions qui ont été soulevées au début de cette présentation. L'accès à la côte Ouest est un problème surtout à cause de tous ces liens ferroviaires qui atteignent leur capacité à l'heure actuelle et seront surchargés d'ici l'année 1990. L'accès au Centre et à l'Est du Canada, à cause du canal Welland et la voie maritime du Saint-Laurent atteindra la pleine capacité d'ici 1990. Par rapport au redéveloppement du système de manutention des céréales, on connaît tout le problème dans ce domaine et on en parlera plus tard. Par rapport à l'extension vers le nord, et à cause des demandes concurrentielles pour le capital qui à cause de cette question des tarifs sur les marchandises, il faut savoir qui paiera. Ce tableau démontre les trois régions en question.

Par rapport au problème de la côte Ouest, le contexte concerne la croissance des exportations: Ces liens ferroviaires très importants; l'embouteillage du port de Vancouver; l'intérêt démontré de la part des provinces des Prairies et de la Colombie-Britannique; et le fait que le service est actuellement en place mais se trouve en cours d'expension important. En fait, cette vue d'ensemble est reliée aux produits pour lesquels il n'y a pas de transport concurrentiel à l'heure actuelle. Tout transport de ces produits se fait entièrement par chemin de fer.

Regardons en plus grand détail ces liens importants sur la côte Ouest. Voici la ligne CN; la ligne CP, qui n'est pas de première importance mais toujours importante dans une certaine mesure pour les montagnes; et, en outre, voici les trajets prévus pour les produits qui causeront cet embouteillage, c'est-à-dire le transport des céréales et du charbon . . .

Une voix: C'est plutôt, comme la situation à churchill.

M. Brennan: Oui, très semblable à churchill, par rapport à cette situation. Je crois que cela figurait sur un tableau qu'on vous a montré plus tôt.

Une voix: Thunder Bay est un bon exemple.

M. Brennan: Non, ceux-ci sont des façons, évidemment, d'alléger le problème sur la côte Ouest. On peut défrayer certaines de nos dépenses qui aideraient cette situation, mais évidemment il y a diverses façons de faire face à ce problème, et c'est pour cela qu'on parle de stratagème.

[*Texte*]

We are leaving congestion on some of the lines we saw earlier. It could be done in several ways. It could be done by sending more traffic up to Prince Rupert and, therefore, relieving the load on this type of line. The Ashcroft-Clinton link would obviously have significance.

Really, this is to illustrate that there are various ways of meeting these capacity requirements and it is obviously worth looking for these ways of meeting them; it is obviously worth spending a fair bit of time and effort in finding ways in which the total capital commitment can be minimized to the best, efficient system to deliver the goods to the West Coast.

The East Central access is the problem which we saw earlier primarily brought about by the fact that the Welland and the Seaway will probably reach saturation by the end of the timeframe. The growth of those commodity movements from the Prairies and Ontario going eastward, the Quebec and Labrador loads, mostly iron ore moving westward. Really, the question of choice is between unit trains and the waterway, the fact that the St. Lawrence Seaway charges do not reflect costs; if they are kept lower over a sustained period of time there is obviously much more encouragement for traffic to travel in that way, to use those waterways, at the expense of the alternative ways of doing things, which may well may be unit trains. I think the point is that if the full costs of the Seaway or the Welland Canal were borne, there may well be less inclination for traffic to grow and there could be demands for increased capacity for those waterways coming much later than 1990 if, for reasons of economic balance, traffic were diverted, say, to trains.

• 1625

Here is a diagraphic look at the central axis problem, which really includes the Welland Canal and the fairly significant flow through Thunder Bay, again with the increase in commodity movements in terms of percentages superimposed on them. The options really relate to the movement of goods by alternative means from the West or from the East by unit trains or by alternate shipping routes to see the extent to which the load, particularly in this part of the network, can be minimized and alternative solutions found which may, in the over-all sense, be more economic solutions. This is a summary chart showing the East Coast situation and the east-west axis both on the same map.

The northern extensions we have not dealt with to any great extent in the presentation, but we include them because obviously over the next 10 or 15 years there is likely to be a significant opening up of the North. A lot of it is difficult to define in specific terms, but looking at highways, for example, or possible extensions of pipelines up to either the Arctic islands or the Mackenzie area, or the possible extension of railroads, these are all likely to be conflicting demands on the requirement for resources, for capital and for support services, which are factors in all of this but which are more difficult to quantify than have been the previous situations which we have looked at. There is a summary of the various likely demands or factors which may occur in the North over the next few years.

[*Interprétation*]

Il faut éviter les embouteillages sur certains liens qu'on a vus plus tôt. On pourrait le faire de diverses façons. On pourrait acheminer la circulation à Prince Rupert et, ainsi, améliorer la charge et le fardeau sur ce genre de lien ferroviaire. Le lien entre Ashcroft et Clinton jouerait un rôle important ici.

Essentiellement, ceci démontre qu'il y a diverses façons de satisfaire à ces besoins de capacité et qu'il serait à notre avantage d'étudier ces diverses alternatives; il est évidemment avantageux de prendre notre temps et dépenser nos efforts pour trouver des façons par lesquelles on pourrait minimiser nos dépenses en capitaux, et de trouver un système efficace de transporter ces marchandises à la côte Ouest.

L'accès au Centre et à l'Est du Canada est le problème qu'on a étudié plus tôt et qui est dû au fait que le canal Welland et que la voie maritime atteindront leur pleine capacité d'ici 1990. Il y a une augmentation de transport de ces produits des Prairies et de l'Ontario vers l'Est et de Québec et du Labrador, pour la plupart c'est du mimerai de fer, les chargements sont transportés vers l'Ouest. En effet, il faudrait choisir entre les trains-blocs et les voies maritimes, il faudrait considérer le fait que les tarifs imposés pour l'utilisation de la voie maritime du Saint-Laurent ne reflètent pas véritablement les coûts; si ces tarifs sont faibles pour une longue période de temps, ceci encouragerait évidemment l'utilisation de cette route, de ces voies maritimes, au désavantage des autres trajets qui seraient probablement des trains-blocs. Essentiellement, si les tarifs reflétaient réellement le coût d'utilisation de la Voie maritime ou le canal Welland, je crois que la circulation sur ces trajets n'augmenterait pas si rapidement et les demandes d'augmenter la capacité se feraient après 1990 si, pour des raisons d'équilibre économique, on pouvait utiliser d'autres moyens de transport, par exemple, les trains.

Voici une diapositive qui démontre le problème des transports dans le centre du pays, qui inclut le canal Welland, et la circulation à Thunder Bay; encore une fois, on a inclus l'augmentation de transport des produits en pourcentage sur ce tableau. Les alternatives à cet égard sont reliées à l'acheminement de marchandises en utilisant d'autres modes de transport de l'Ouest ou de l'Est, en utilisant des trains unitaires ou d'autres voies maritimes afin d'essayer de minimiser le chargement, surtout dans cette partie du réseau, et trouver des solutions alternatives, dans l'ensemble du système, d'une façon plus économique. Ce tableau démontre en forme sommaire la situation de la côte Est et le lien Est-Ouest sur la même carte.

On a peu parlé de l'extension vers le Nord dans cette présentation, mais ceci est inclus car il semble évident qu'ici dix ou quinze ans, il y aura une exploitation importante du Nord. La plupart de ces exploitations sont difficiles à définir précisément, mais en regardant les routes par exemple, ou l'extension possible de pipelines aux Îles Arctiques ou dans la région du Mackenzie, ou l'extension possible des chemins de fer, il semble que tous ces divers modes seront en concurrence pour les ressources, le capital et les services de soutien, qui sont tous des éléments de cette situation, mais qui sont beaucoup plus difficiles à quantifier que dans les autres situations ou les autres domaines qu'on a étudiés. Voici un résumé des demandes probables ou des éléments probables par rapport à l'extension nordique d'ici quelques années.

[*Text*]

That is the last of the slides. What we have attempted to do in this presentation, Mr. Chairman, is to give this over-view of transportation today with the various factors in it such as jobs, volumes, status, revenues and capacity. We have attempted to project it into the future to have a look at what all this means in terms of the load on the system in the future. What we hope this is the beginning of what might well be a strategy or a national plan which might emerge in the next few years from the Ministry of Transport which will indicate strategies which will indicate ways in which some of these problems might be dealt with in fairly specific terms. We hope to do this in co-operation with provincial governments, in co-operation with industry and in co-operation with carriers so that we might have a framework for action or reaction which will help to guide the planning of the various significant parties in the over-all transportation realm.

The Chairman: Is that it?

Mr. Brennan: Yes.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Brennan. Mr. Brennan is the Director of Policy Development, Policy Planning and Major Projects with the Department of Transport. A most interesting presentation, sir. I am sure that has answered a lot of the questions of the members, as the other presentations have.

I felt it might be advantageous for the members to have copies of the National Transportation Act that they might want to review over the summer recess, especially those who are particularly interested in transport and the transportation policy. So, we have provided that and we will distribute a copy of the Act to you today. Mr. Davey might have some comments to make on that.

Mr. Davey: Mr. Chairman, what we have is a copy of the Act and also a copy of the Railway Act, which is another very important document which affects the functioning of transportation in Canada.

The Chairman: Also, on Tuesday, July 8, at 7.15 p.m. on behalf of the Minister I would like toinvite you to his office for a briefing with the Deputy Minister, Mr. Clouthier, whom we have not met, and this will give us an opportunity to meet him and have a brief discussion with him before our meeting at 8:00 o'clock. So, this will be on July 8 at 7.15 p.m. in the Minister's office.

Mr. Hnatyshyn: What is the address?

• 1630

The Chairman: I am sure you have been provided with the addresses and telephone numbers of everyone in the House. If you look that up, or have your girl look it up, I am sure she is capable of finding it.

Mr. Davey: It is in the Centre Block.

The Chairman: In the Centre Block, yes.

I would ask that the material of the main slides used in the presentation be printed as an appendix to today's *Proceedings*, as we have done in the past. Is that agreed?

[*Interpretation*]

C'était la dernière diapositive. Cette présentation, monsieur le président, essayait de vous donner une vue d'ensemble du transport d'aujourd'hui en précisant les divers éléments de ce système comme les emplois, les quantités, les statuts, les revenus et la capacité. On a essayé de prévoir quelle serait la situation à l'avenir afin de déterminer quel effet ceci aurait sur la capacité du système dans l'avenir. On espère que ceci est le début d'une stratégie ou d'un plan national qui pourra être élaboré d'ici quelques années par le ministère des Transports qui pourrait indiquer des façons ou des moyens par lesquels ces problèmes pourraient être résolus d'une façon précise. On espère faire ceci en coopération avec les gouvernements provinciaux, l'industrie et les transporteurs afin de nous donner un cadre d'action ou de réaction qui pourra nous aider à planifier les diverses parties importantes dans ce secteur général qu'on appelle les transports.

Le président: C'est tout?

M. Brennan: Oui.

Le président: Merci, monsieur Brennan. M. Brennan est le directeur de l'élaboration des politiques, planification des politiques et projets importants du ministère des Transports. C'était une présentation très intéressante, monsieur, et je suis très sûr que ceci a répondu à plusieurs des questions des députés comme l'ont fait vos autres présentations.

J'ai cru qu'il serait peut-être avantageux pour les députés d'avoir des exemplaires de la Loi sur le transport afin de pouvoir l'étudier au cours de l'été, surtout pour ceux qui s'intéressent en particulier au transport et à la politique des transports. On va distribuer un exemplaire de la loi à chacun aujourd'hui. Monsieur Davey, peut-être que vous avez des remarques à faire à cet égard.

M. Davey: Monsieur le président, on a ici un exemplaire de la Loi et aussi un exemplaire de la Loi sur les chemins de fer, qui est un autre document très important qui touche le fonctionnement du transport au Canada.

Le président: Aussi, le mardi 8 juillet, à 7 h 15 le soir, j'aimerais vous inviter de la part du ministre à son bureau pour une séance avec le sous-ministre, M. Cloutier, qu'on n'a pas encore rencontré, et ceci nous donnera l'occasion de le rencontrer et d'avoir une brève discussion avec ce monsieur avant notre réunion de 8 heures. Alors, le 8 juillet, à 7 h 15 le soir, dans le bureau du ministre.

M. Hnatyshyn: Quelle est l'adresse?

Le président: Je crois que vous avez les adresses et numéros de téléphone de tout le monde à la Chambre. Si vous voulez vérifier, ou peut-être laisser cette tâche à votre secrétaire, je constate qu'elle serait capable de le trouver.

M. Davey: Ce se trouve à l'Edifice du Centre.

Le président: Oui, dans l'Édifice du Centre.

Je proposerais que le document qui accompagnait la présentation de ces diapositives soit imprimé sous forme d'annexe au procès-verbal de notre réunion aujourd'hui, comme on l'a fait au passé. Est-ce que tout le monde est d'accord?

[*Texte*]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I think we can proceed now to questions. Mr. Murta.

Mr. Murta: I would like to ask two or three questions of either Mr. Brennan or Mr. Davey, that arose in my mind from the presentation. I thought the presentation was very good and it certainly answered some of the questions I had. But one of the things that I am still not quite clear on is your definition of mature and nonmature services. I wonder whether you could define that. In terms of transportation, is the Welland Canal, the St. Lawrence Seaway, considered under your definition mature service, for example?

Mr. Davey: It is.

Mr. Murta: Could you possibly elaborate a little on that so that you could give the Committee a little bit more of your thinking on mature and nonmature services? Also, in your projections to 1990—which I think are far more important than the past history because we have to be looking to what the system is going to be doing—how do you see mature and nonmature services in the future? Do you anticipate present nonmature services developing into what would normally be considered a mature service?

I picked the Welland Canal example because I think the policy the Minister stated was that mature services would normally, if possible, run on their own revenue. I think that might be a case in point. Because of the debt load, et cetera, it would be almost impossible to increase the tolls enough. If you did, you would not have any traffic through that particular facility.

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Murta, by mature, essentially we mean developed, in the sense of an existing service that has been there for some time and has been providing service. Perhaps I could do it best by way of contrast. The STOL service is a developmental project as it exists between Ottawa and Montreal at the present time. It is operating in a developmental sense. It is not mature; it is not operating at its full costs. It is just sort of trying out some techniques. If one were to take that service and put it into, let us say, Toronto to Montreal or Winnipeg to Saskatoon, if one wished, after a period of time it would be developed and have an established clientele and the costs would essentially be known. In that sense, it would be mature.

Mr. Murta: Does competition have anything to do with mature and nonmature services? For example, are railways in Western Canada considered a mature service or, because of the limited competition in terms of moving grain, is that a nonmature service?

Mr. Davey: No. We will be covering this again tomorrow in the presentation, Mr. Murta. There are really two characteristics of the system; one of them is its degree of maturity and the other is the degree of competition that applies. If you take Western Canada, the movement of coal is using very sophisticated equipment, unit trains, special methods of loading at either end, dedicated service. That is mature—it has been in existence—but it is not competitive, in the sense that many operations exist on only one rail-

[*Interprétation*]

Des voix: D'accord.

Le président: Passons maintenant aux questions. Monsieur Murta.

M. Murta: J'aimerais poser deux ou trois questions, soit à M. Brennan ou à M. Davey, qui découlent de cette présentation. Je crois que cette présentation était très bonne et a répondu à plusieurs questions que j'avais. Mais chose qui n'est pas tout à fait claire à mon esprit est votre définition de services bien établis par rapport aux services qui ne sont pas bien établis. J'aimerais savoir si vous pourriez définir ceci pour nous. En ce qui concerne le transport, est-ce que le canal Welland, et la Voie maritime du St-Laurent sont considérés comme un service bien établi, par exemple?

M. Davey: Oui.

M. Murta: Pourriez-vous préciser un peu plus votre réponse afin que le Comité puisse savoir quelle est votre opinion sur ces services bien établis et les services moins bien établis? Aussi, par rapport à vos prévisions pour 1990 . . .que je crois beaucoup plus importantes que les faits historiques parce qu'il faut étudier l'avenir de ce système . . .de quelle façon prévoyez-vous ces services bien établis et peu établis dans l'avenir ? Vous attendiez-vous que les services qui sont actuellement peu établis deviendront des services bien établis?

J'ai choisi le canal Welland comme exemple parce que la politique proposée par le ministre a dit que ces services bien établis devraient habituellement, si possible, être autofinancés. Je crois que ceci servirait comme bon exemple. A cause de la dette actuelle, etc., il serait presque impossible d'augmenter les tarifs suffisamment pour que ce canal devienne autofinancé. Si on essayait de faire ainsi, il n'y aurait pas de circulation à cette installation en particulier.

M. Davey: Monsieur le président, monsieur Murta, quand on dit bien établi, on veut dire essentiellement développé, c'est-à-dire que c'est un service qui existe depuis un certain temps et qui fournit un service depuis un certain temps. Peut-être je pourrais mieux expliquer en vous donnant un exemple. Le service ADAC est un projet expérimental entre Ottawa et Montréal à l'heure actuelle. Ce service fonctionne d'une façon expérimentale. Ce n'est pas un service bien établi; ce service ne fonctionne pas sans dette. On cherche tout simplement de faire la preuve de certaines techniques. Si on utilisait ce service entre, disons, de Toronto à Montréal ou de Winnipeg à Saskatoon, on pourrait, après une certaine période de temps, l'élaborer, établir une clientèle, et savoir quels seront les coûts. Dans ce sens, ce service deviendrait un service bien établi.

M. Murta: Est-ce que la concurrence est un élément par rapport aux services bien établis ou peu établis? Par exemple, est-ce qu'on considère les chemins de fer dans l'Ouest du Canada des services bien établis ou, à cause du manque de concurrence par rapport à la manutention des céréales, est-ce que ce service est un service peu établi?

M. Davey: Non. On va discuter de cela demain dans notre présentation, monsieur Murta. Il y a en effet deux éléments de ce système; premièrement le niveau de développement et deuxièmement le niveau de concurrence. Prenons comme exemple dans l'Ouest du Canada le transport du charbon qui utilise des équipements très sophistiqués, des trains en bloc, des méthodes spéciales de chargement, et un service très particulier. Ceci est un service bien établi . . . Il était établi depuis longtemps, mais ce système n'est pas

[*Text*]

way as opposed to the two railroads and there are no other forms of competition.

One of the things we are saying in the policy is that you have to look at transportation situations in terms of their degree of maturity and in terms of the degree of competition that applies and that the role of government vis-à-vis these situations will differ according to the situation. In other words, in a mature but noncompetitive situation you are concerned with the regulation to protect the captive shipper. Where the system is not mature the government may have a different role, to assist in developing the system to the point where it does, in fact, become developed or mature.

Mr. Mazankowski: Is railway passenger service considered a mature service?

• 1635

Mr. Davey: It would depend on the location, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I was just going to say that. How about the *Bullet* in Newfoundland? Was that a mature system before we . . .

An hon. Member: It died of maturity.

Mr. Murta: In my reading of the document a few days ago, one of the questions that cropped up is what was mature and what was not mature. A lot seems to hinge on how the service pays for itself as to its degree of maturity, and certainly in your thinking. The next question is—we are talking in terms of billions and billions of dollars to 1990. I suppose it is not a fair question to ask you about the financing aspect. I suppose the cost sharing between government and the user itself—how far has your thinking developed in this line? Are we going to see in your talks with the various industries involved, that you met with—do you see greater government funding to come up to this level of money we are talking about?

Mr. Davey: This is one of the questions we are trying to get hold of. Many of the companies in Western Canada that are concerned with the movement of bulk products—their primary concern is one of capacity. The transportation cost is significant, but is nonetheless a relatively small part of the total delivered cost of their product. They are interested in being able to move their goods, and transportation is not the major factor they see. They are concerned with service and they are concerned with capacity to move their goods, because if they do not have the capacity, they do not get the profit.

I think you really have to look at a range of situations. A considerable volume of the traffic that is moving on rail is in terms of bulk product, and as many of these are in significant demand on the world market, the transportation cost is relatively important but not the most significant factor. Their concern is whether they are going to have the capacity to move their goods while there is a demand for them.

In other cases the transportation costs may be quite significant, and you get a different attitude. So I do not think you can give a straight answer to that. I think you have to look at a range of situations. Those are the kinds of things we have in fact been trying to do. We are trying now to identify as many cases as we can where transporta-

[*Interpretation*]

concurrentiel, car plusieurs de ces opérations existent que pour un de ces chemins de fer et non pour les deux, et ainsi, il n'y a pas de concurrence.

Une chose qu'on essaie de dire par rapport à cette politique est qu'il faut étudier les situations de transport par rapport au niveau de développement et au niveau de concurrence qui s'appliquent, et que le rôle du gouvernement, vis-à-vis ces situations, sera différent selon le cas particulier. En d'autres mots, dans une situation bien établie mais non concurrentielle il faut se préoccuper des règlements pour protéger le transporteur qui est un client. Quand un système n'est peu établi le gouvernement a un autre rôle à jouer, c'est-à-dire d'assister à l'élaboration du système jusqu'au point que ce système devienne en fait, développé ou bien établi.

M. Mazankowski: Est-ce qu'on considère le service de passager par rail comme étant un service bien établi?

M. Davey: Tout dépend de l'emplacement, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: C'est ce que j'aillais dire. Mais qu'en est-il du système «Bullet» de Terre-Neuve? Etait-ce un système développé avant que nous . . .

Une voix: Il est mort de son développement.

M. Murta: J'ai lu le document il y a quelques jours et j'ai essayé de faire la distinction entre un système développé et un système sous-développé. Il me semble que, par système développé, vous entendez surtout un système rentable. Les investissements prévus jusqu'à 1990 s'élèvent à des milliards de dollars. Peut-être n'est-ce pas à vous que je devrais adresser ma question, mais quelles mesures envisagez-vous de prendre en ce qui concerne le système de partage des coûts entre le gouvernement et l'usager lui-même? Après toutes les discussions que vous avez eues avec les divers secteurs industriels intéressés, pensez-vous que le gouvernement va augmenter sa participation financière?

M. Davey: C'est l'une des questions que nous essayons de résoudre à l'heure actuelle. Le problème de la capacité se pose à de nombreuses compagnies de l'Ouest du Canada, qui s'occupent de transports en gros. Certes, les coûts de transport sont importants mais ils représentent néanmoins une partie relativement faible du coût total d'acheminement des produits. Ces sociétés se préoccupent essentiellement de livrer leurs marchandises et le transport n'en est pas l'élément principal. Elles se préoccupent surtout de la qualité et de la capacité du service à transporter leurs marchandises, faute de quoi elles ne pourraient en tirer des bénéfices.

Il faut examiner toute une gamme de situations. Le transport des marchandises par voie ferrée est essentiellement du transport de gros et, bien souvent, le produit transporté fait l'objet d'une demande très forte sur le marché mondial; en conséquence, les coûts de transport sont relativement importants mais ne constituent pas le facteur essentiel. En effet, pour ces sociétés, le plus important est que le service soit capable de transporter les produits là où ils sont demandés.

Dans d'autres cas, les coûts de transport peuvent être l'élément principal et il vous faut alors adopter une attitude différente. Je pense donc qu'il est impossible de vous donner une réponse catégorique. Il faut en effet examiner toute une gamme de situations. C'est ce que nous avons fait jusqu'à présent. Maintenant, nous essayons d'identi-

[*Texte*]

tion costs are a significant factor in terms of the development of products and the development of markets and the development of industry.

One of the major questions is the role of transportation in regional development. I think it has really three roles to play. One of them is making sure that the capacity is there to allow a region to expand and the goods to move. The second is in making sure that the service available is adequate for the movement of goods and the movement of people. The third is the price of the service, which are rates. In some cases rates are an important factor and in others they are a less important factor. In the case of many high-value goods it is extremely small.

Mr. Murta: Right. Assuming that your projections are correct in terms of dollars as far as 1990 is concerned, and the kind of money that we are talking about now, do you feel that the transportation industry in total is going to be able to acquire those amounts of money to meet the kind of system you foresee in the future?

One of the reasons I ask this is that we hear continually in the grain industry anyway that our system, as far as physically moving grain is concerned, is pretty antiquated. I think everybody will agree with that. We must in a short period of time spend an awful lot of money to upgrade that system. Do we have that kind of capacity?

Maybe this is more of a policy question. Do you foresee the Canadian economy being able to cope with the kind of dollar demands that will be put on it for the movement of products?

Mr. Davey: I do not think the dollars—well, the dollars are significant. They are large amounts in the scheme of things. But in terms of total gross national product the moneys that have to be expended are much smaller than energy. The question of where the money will come from will depend a great deal on the attractiveness of the proposition. If it is attractive for investment, it could come in from private enterprise, from private sources, and it does in some cases. If it is not attractive, then it is going to have to come from alternative sources. These are the kinds of questions we are trying to grapple with and these are some of the questions that are implicit in the principle.

• 1640

Mr. Murta: But you must have areas that are regarded as near-emergency areas as far as upgrading the system is concerned—and I come back to grain. I would think that would be one area that would be a near emergency, because if you do not, we are going to run out of boxcars, the way they are being pensioned off.

Mr. Davey: When we get the presentation by Mr. Burges, I think he will be able to give you a very good picture of the over-all situation in the grain area.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

I would just like to interject here to thank Mr. Davey for the nice way he has presented the various transportation acts to us. It was very well prepared. Thank you, sir; I think all the members appreciate it very much.

[*Interprétation*]

fier toutes les situations où les coûts de transport sont un élément très important par rapport au développement du produit, du marché et de l'industrie.

Une autre question importante est le rôle des transports dans l'expansion régionale. Je pense que ce rôle est triple. Tout d'abord, il faut s'assurer que le service a une capacité suffisante pour permettre le développement d'une région et le transport des marchandises. En second lieu, il faut s'assurer que le service répond adéquatement aux besoins de transport des marchandises et des passagers. En troisième lieu, il y a la question des tarifs; dans certains cas, ces tarifs constituent un facteur important et dans d'autres beaucoup moins. Dans le cas de marchandises de grande valeur, les tarifs ont relativement peu d'importance.

M. Murta: Bien. En supposant que vos prévisions financières pour 1990 soient exactes, pensez-vous que l'ensemble de l'industrie des transports pourra se procurer les fonds nécessaires pour que le système devienne celui que vous envisagez pour l'avenir?

En effet, les représentants de l'industrie des céréales nous répètent inlassablement que notre système de transport des céréales est tout à fait désuet. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus. Il nous faut, en très peu de temps, consacrer des sommes importantes pour améliorer ce système. Cependant, en sommes-nous capables?

C'est peut-être davantage une question de politique, mais pensez-vous que l'économie canadienne pourra faire face aux besoins financiers suscités par le transport de ces produits?

M. Davey: Je ne pense pas que l'aspect financier soit le plus important. Cependant, par rapport au produit national brut, les sommes dépensées dans ce secteur représentent un pourcentage bien moins élevé que les sommes dépensées dans le secteur de l'énergie. La question de savoir où nous trouverons ces fonds dépend essentiellement de l'intérêt de la proposition. Il se peut qu'elle intéresse des investisseurs du secteur privé. Sinon, il faudra explorer d'autres sources. C'est donc là le genre de problème auquel nous sommes confrontés.

M. Murta: Mais il y a certainement des secteurs que vous considérez comme plus urgents que d'autres, si vous voulez améliorer le système. Je vais en revenir aux céréales car, à mon avis, c'est sans doute un des secteurs qui devraient être considéré comme prioritaires car, sinon, nous allons manquer de wagons à trémies.

M. Davey: Je pense que l'exposé de M. Burges, qui sera présenté d'ici peu, vous donnera une très bonne idée de la situation globale dans le secteur des céréales.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Je voudrais intervenir quelques minutes pour remercier M. Davey de e nous avoir aimablement transmis les différentes lois concernant les transports. Ce document a été très bien préparé et je vous en remercie, monsieur, au nom de tous les députés.

[*Text*]

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would like to follow up Mr. Murta's thinking. I have been greatly concerned for about a year or so about this massive investment, particularly in energy where you talking about—what is it you say, $120 billion? You are now talking about another massive investment of perhaps another $10 billion or $12 billion, which is not included in that. In the long run, the effects of that on the economy, our ability to produce that kind of capital, the effects on house building and all kinds of other things, are going to be very severe. It seems to me, with energy, and in this area too, we are going to have to start being selective in the kinds of things on which we should spend our money. There are some energy projects that I think do not merit the kind of money they are spending.

I wonder how carefully you are looking at modes. For instance, between the truck and the rail modes you are showing 225 million tons rail, and 172 million tons trucking, of which 109 million are long-haul trucking—or appear to be. These are the major truckers, not including the private ones. Rather than expand highways further, especially in an energy situation where I think there is going to have to be some attempt to reduce automobile traffic, including commercial traffic, is there not a choice that is going to have to be made by the federal government in conjunction with the provinces to expand our rail modes and transfer some of this? One of the problems with transferring to rail mode, of course, is that if you add a whole link to a railway, then you get a tremendous amount of capacity which will become unused for periods of time. That is not so much the case with pipelines but I would assume it is so with rail. It might be expedient to reduce the expenditures on highways and spend the money on rail. Is that kind of consideration being given?

Mr. Davey: Through you, Mr. Chairman, yes, but not necessarily in the terms you are putting it. I think there is a great deal of attention being paid to the efficiency of the system, the way in which it is being used. In other words, there are two problems.

One of them is how to make the existing system work better in getting capacity out of it. As you recall, Mr. Baldwin pointed out last week that a great deal of the problem comes from the peaking factor; we have facilities that are used only a very small proportion of the total time. There are other aspects of it. One is the kind you mentioned: that goods could move from mode to another.

One example is that in Western Canada we now have a study that is looking at the joint track-usage of CN and CP lines to minimize the expenditures that might be necessary to expand the capacity to move the goods that Mr. Brennan was talking about to the West Coast. So there is a great deal of attention being paid to how to get the most efficiency out of the existing system.

The second question is that if you are going to have to expand the system, what is to be the most appropriate mode by which you want to expand it? You then get into this question of the strategic choices between highway versus rail. So these are the kinds of questions that will have to be dealt with.

[*Interpretation*]

Des voix: Bravo.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Dans le même ordre d'idées, je voudrais vous dire que je me préoccupe beaucoup de l'importance de ces investissements, particulièrement dans le domaine de l'énergie; vous avez mentionné le chiffre de 120 milliards de dollars, est-ce bien cela? Or, nous envisageons maintenant d'investir 10 ou 12 milliards de dollars, en plus de ces 120 milliards. A la longue, je pense que les conséquences en seront assez néfastes sur l'économie sur notre aptitude à fournir ces capitaux, sur la construction de logements etc. Comme dans le secteur de l'énergie, nous allons devoir commencer à nous montrer beaucoup plus sélectifs, en ce qui concerne les secteurs dans lesquels nous devons investir. A mon avis, il y a certains projets énergétiques qui ne justifient pas les sommes qui y sont consacrées.

Je me demande également si vous avez fait une étude comparative des différents modes de transport. Par exemple, vous dites que 225 millions de tonnes sont transportées par voie ferrée et 172 millions par camion, dont 109 millions sur de longues distances. Je pense que ces chiffres s'appliquent uniquement aux grandes sociétés de camionnage, à l'exclusion des sociétés privées. Au lieu de développer notre réseau routier, plus particulièrement en raison de la pénurie énergétique, qui nous obligera à réduire la circulation automobile, y compris le trafic commercial, ne pensez-vous pas que le gouvernement fédéral, de concernt avec les provinces, devra se décider à développer notre réseau ferré, afin de décharger partiellement les transports routiers? Cependant, si vous décidez d'augmenter la capacité des chemins de fer afin de leur faire transporter une partie du volume transporté par camions, vous vous trouverez alors devant le problème d'une énorme capacité qui ne sera pas utilisée pendant certaines périodes d'inactivité. Ce n'est pas tellement le cas des pipelines mais je pense que ce l'est pour le train. La solution immédiate consisterait peut-être à réduire nos dépenses dans le réseau routier pour développer le réseau ferré. Y avez-vous pensé?

M. Davey: Oui, mais pas tout à fait de la même façon que vous. Nous étudions de très près le problème de l'efficacité du système et, en fait, ce problème est double.

Tout d'abord, il s'agit d'améliorer le système existant pour en accroître l'efficacité. M. Baldwin a fait remarquer la semaine dernière que le facteur des périodes de pointe était une des causes principales de ce problèmes. En effet, certaines de nos installations ne sont utilisées que pendant très peu de temps. Mais je pense qu'il y a également d'autres aspects, dont celui que vous avez mentionné, à savoir le transfert d'un mode de transport à l'autre.

A ce propos, une étude se poursuit dans l'ouest du Canada pour étudier la possibilité de faire utiliser les mêmes lignes de chemins de fer par le CN et le CP, afin de réduire les dépenses et d'accroître la capacité des services de transports vers la côte ouest, ce dont parlait M. Brennan tout à l'heure. Nous cherchons donc activement le moyen d'accroître au maximum l'efficacité du système actuel.

En second lieu, s'il faut développer le système, sur quel mode de transport les efforts devront-ils porter essentiellement? C'est là que nous en arrivons à cette question de choix stratégique entre la route et le rail.

[*Texte*]

• 1645

Mr. McRae: The problem, as with energy, and it is a related problem, as I understand it, is one that the federal government does not basically have control of all of these expenditures. Certainly some arrangements, I think, have to be made in energy and I think they have to be made in this area with the provinces to develop some priorities. Otherwise I just think our whole financial structure will tumble if we go through all of the things we are talking about.

Mr. Davey: If I may, I think it is certainly a problem, Mr. McRae. However, if I were really looking at the problem, it is partly a financial problem, but it is also going to be one of materials, if you are talking . . .

Mr. McRae: All kinds of distortions.

Mr. Davey: All kinds of problems in terms of labour and of materials to do the number of things. There will have to be priorities and we are working quite effectively with the provinces in terms of where the priorities should be. What we really have in these freight and passenger documents is a first attempt to look at the national systems and to say, "Where are the bottlenecks and where should we be putting our attention?" I think it is from these that will flow some set of national priorities in terms of investment and development of facilities in transportation.

Mr. McRae: I think what we are talking about now, with Mr. Murta's questions in mind, are really the important aspects that have not really been dealt with nationally. People have not really grabbed this when they have been talking, in terms of the last few weeks, about the importance of this kind of study.

I would like to just mention one or two other short things here. There was a chart there on total costs of freight handling by air, by mode, but I would like to have seen that chart set up that way and beside it another one showing the ton-miles, because the total costs there were just total costs, they did not show the total costs as a percentage of the ton-miles, which I think would be a better figure. Then we could begin to grasp, to see the thing in some real term. I mean, if air, for instance, is 6 per cent and if we are only moving 1 per cent of the ton-miles, then I think we would have to look at that. It is another set of modes. I assume that you have those figures or they could be put together. I would appreciate, and I am sure the other members would, if we could see that chart—it was not a chart, I am sorry—that plate, but have the ton-miles somewhere appended to it so the relationship would be there.

I am not sure that I can agree with your growth figures, they seem a little high. I think there are growth figures that other people are using, but I would think as time goes on that may be a little bit high, but that is a question of . . .

Mr. Davey: I think the point we were making, Mr. McRae, was that even within a range of growth figures the transportation system is still going to have to expand quite a significant amount. What we were indicating was that even if your growth figures range from a pretty low pessimistic up to a fairly high one, your transportation system capacity would have to increase close to—what was the range, Martin?—85 to 110, so you are still talking about a significant increase in the capacity of the system.

[*Interprétation*]

M. McRae: Comme dans le secteur de l'énergie, le problème est que le gouvernement fédéral n'exerce pas de contrôle réel sur toutes ces dépenses. Bien sûr, certains arrangements peuvent être conclus avec les provinces, surtout dans le domaine de l'énergie, afin de définir les priorités. Sinon, je crains que toute notre structure financière s'écroule.

M. Davey: C'est, bien sûr, un problème, monsieur McRae. Cependant, il n'y a pas seulement une question financière, il y a également celle des équipements . . .

M. McRae: Il y a toutes sortes de distortions.

M. Davey: Oui, toutes sortes de problèmes en ce qui concerne la main-d'œuvre, les équipements, etc. Il nous faudra bien sûr définir des priorités et c'est ce à quoi nous travaillons avec les provinces. Ces documents sur le transport des passagers et des marchandises constituent une première étude sur nos systèmes nationaux afin d'essayer de déterminer quels sont les «goulots d'étranglement» sur lesquels nous devrions porter notre attention. Je pense que c'est à la suite de cette étude que nous pourrons définir des priorités nationales en ce qui concerne l'investissement et les équipements de transport.

M. McRae: Les questions importantes dont nous parlons maintenant, et dont M. Murta a parlé tout à l'heure, n'ont pas, à mon avis, été examinées au niveau national. Nous discutons de ces problèmes depuis quelques semaines, mais je ne pense pas que l'on ait vraiment compris l'importance de cette étude.

Je voudrais ajouter deux ou trois choses. Vous nous avez montré un graphique indiquant le coût de transport des marchandises par les différents modes de transport; cependant, j'aurais aimé que ce graphique indique également, dans une autre colonne, les volumes transportés. En effet, si nous connaissions ces volumes, nous pourrions calculer le pourcentage par tonne transportée. Par exemple, si les coûts de transport par avion représentent 6 p. 100 et que le volume transporté ne représente que 1 p. 100 du volume total, alors je pense qu'il faudrait s'attaquer au problème. Vous avez certainement ces chiffres et il vous sera facile de les inscrire dans une autre colonne. Je suis sûr que tous les députés, comme moi-même, aimeraient que ce graphique . . . excusez-moi, ce n'était pas un graphique, mais plutôt un tableau; donc, il serait très utile que ce tableau indique également le volume transporté.

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec les chiffres que vous avez indiqués pour la croissance; à mon avis, ils sont trop élevés. Cependant, c'est une autre question et je ne vais pas entrer dans les détails . . .

M. Davey: Nous voulions dire, monsieur McRae, que, même avec une gamme de taux de croissance assez large, le système de transport devra être considérablement développé. Ainsi, même si votre gamme de taux de croissance commence à un chiffre assez bas, il faudra cependant accroître la capacité du système de . . . De combien avons-nous dit, Martin? De 85 à 110. Cela représente donc tout de même un accroissement important de la capacité du système.

[*Text*]

Mr. McRae: This will be my last question. With regard to increasing capacity, are you giving some really serious thought to taking steps or what steps can be taken to even out that flow by keeping the seaway open through a much longer period of the year, possibly for the whole winter?

Mr. Davey: Yes. I think you will perhaps recall that last year there was movement of a fairly significant amount of iron ore well beyond the normals of limits. We are looking at that.

Mr. McRae: Yes, it was the shortest cutoff, but that was nothing that we did, it was the weather that . . .

Mr. Davey: You know, the problem at last on part of the system, Mr. McRae, is not a question so much of keeping it open as the fact that it is part of the supply of hydro electric energy into Quebec—the Beauharnois system, and if you run the seaway, what you do is you disturb the development of the ice patterns and this reduces the efficiency of the functioning of the turbines at the Beauharnois power plant. So, it is a trade-off situation, but I think we are moving to increasing use of the system over longer and longer periods of the year.

Mr. McRae: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae, a most interesting and qualified questioner. Mr. Mazankowski.

• 1650

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Davey, I was just wondering, sitting back here and looking at the overview of the transportation policy and the background papers, whether it is not somewhat difficult to look at the total national transportation picture without really having an over-all view as to the basic industrial strategy which we as a nation will be embarking upon going into the next century.

For example, will the Port of Halifax, which now is just basically a terminal point, continue to be such? Will the West continually play the role of being the supplier of raw materials? Will there be any great deal of industrialization in that area? Until we know the approach to the over-all expansion and development of the economy across the country, is it not somewhat difficult to arrive at an integrated transportation policy that will meet the needs of a modern-day industrialized society generally across the nation?

It seems to me there are some basic fundamental factors that we should know before we consider where we need the major thrust of rail transportation, air transportation, pipeline transportation. Will Halifax continue to be merely a transfer point, or is there potential for more major development of industry in that province and that particular region than merely its facilities as a port?

I am wondering if the government has advanced to the Ministry of Transport an over-all master plan for an industrial strategy so that the policy of transportation can fit into that over-all plan.

I am prompted somewhat by a statement made by Professor Wilson. I do not know whether Professor Wilson has had anything to do with the imput of these papers but he wonders out loud why the West would want to build industrial centres when its raw materials are in increasingly high demand around the world. I as a Westerner take exception with that statement and that sort of outlook. At the same time he points out that transportation is not really a problem in the West that it is basicallt an obsession and that we should be satisfied out there with being

[*Interpretation*]

M. McRae: Ce sera ma dernière question. A propos de la capacité, envisagez-vous de prendre les mesures nécessaires pour que la voie maritime du Saint-Laurent puisse rester ouverte pendant plus longtemps, éventuellement pendant tout l'hiver?

M. Davey: Oui. Vous vous souviendrez sans doute que l'année dernière, nous avons transporté du minerai de fer en quantité supérieure à la normale. Nous étudions cette question.

M. McRae: Oui, mais c'était à cause du taux; nous n'avons rien fait pour cela . . .

M. Davey: Le problème, monsieur McRae, n'est pas tant de laisser le canal ouvert pendant plus longtemps, mais plutôt d'assurer l'approvisionnement en énergie hydro-électrique de Québec; il s'agit du système Beauharnois. Si vous ne fermez pas la voie maritime, vous allez bouleverser le cycle de formation des glaces et cela réduira l'efficacité des turbines de la centrale Beauharnois. Il y a donc le pour et le contre, mais je pense que nous allons essayer de laisser la voie maritime ouverte pendant plus longtemps chaque année.

M. McRae: Merci.

Le président: Merci, monsieur McRae. Je vais maintenant passer la parole à un éminent député.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur Davey, j'ai bien étudié tous les documents relatifs à la politique des Transports, et je me demande s'il est possible d'étudier la situation nationale en ce qui concerne les Transports sans avoir esquissé au préalable une stratégie industrielle de base.

Par exemple, le port d'Halifax restera-t-il un simple port de transit? L'ouest du Canada continuera-t-il de jouer le rôle de fournisseur de matières premières? Cette région fera-t-elle l'objet d'une industrialisation poussée? Tant que nous n'aurons pas défini une stratégie globale d'expansion et de développement économique des pays, il me paraît difficile d'essayer d'élaborer une politique de Transport intégrée qui répondra aux besoins d'une société industrielle moderne.

A mon avis, il nous faut connaître les facteurs fondamentaux avant de pouvoir décider de développer le réseau ferré, le réseau aérien ou les pipe-lines dans telle ou telle région. Halifax restera-t-il un simple port de transit ou bien peut-il accueillir d'autres industries, non seulement dans le port, mais dans la province?

J'aimerais savoir si le gouvernement a transmis au ministère des Transports un plan directeur pour une stratégie industrielle globale afin que la politique des Transports puisse s'y intégrer.

A cet égard, une déclaration du professeur Wilson est extrêmement intéressante. Je ne sais pas si ce professeur a participé à la préparation de ces documents, mais il pose ouvertement la question suivante: pourquoi l'ouest voudrait-il se doter de centres industriels alors que ses matières premières sont de plus en plus demandées dans le monde entier. En tant qu'habitant de l'Ouest, je ne suis pas d'accord avec une telle déclaration. Cependant, ce professeur fait également remarquer que le transport n'est pas vraiment un problème dans l'Ouest, mais plutôt une obses-

[*Texte*]

the supplier of raw materials—the hewers of wood and drawers of water—is that the expression?

It seems to me that that is somwhat fundamental and I am wondering whether your task force has been given any insight into the over-all industrial plan that the government sees for the next number of years, going into the next century?

Mr. Davey: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, there are two principal points. First of all it is government policy to move towards the creation of industry across the country, and this was one of the tenets that we assumed right at the start in the transportation system. This was one of the questions: how do you use transportation as an instrument of national policy in the way of creating jobs in industry in different parts of the country and in terms of the decentralization of population? That was really why we were laying stress on these major strategic options of the future. We will touch on these again tomorrow in the presentation. These provide the major opportunities—where you bring the major transportation system in and the terminals that you create.

The report makes a number of statements about increased processing of resources closer to source and also makes reference to the possibility of generating hydro power or converting coal into hydro or gasification of coal at source and moving that. I think the main point is that you can have a range of industrial strategies in Canada and not change the basic shape of the system, but you will change the nature of the service that is provided; in other words, instead of moving coal, you may be moving coal-derived parts; instead of moving iron ore, you may be moving iron or steel. The shape of the system would remain essentially the same in the sense that you are either moving from the sources of raw material to Canadian markets or to markets abroad, but the nature of the service and the nature of the product would so change. We feel that the general shape of the system that we are showing would, in fact, remain essentially the same. In other words, you may be moving steel. Quebec is very interested in having a greater degree of processing of its iron ore closer to source in Quebec, instead of moving it down into the United States, but the end market would still be the same presumably, again steel in the United States.

• 1655

The shape of the system would remain the same; the products may be moving at different times of the year but fundamentally I think you can develop a picture of transportation, the shape of the system and policy with the kind of knowledge and information that we have at the present time. To repeat, the first point is that it was intended that the transportation system be used as an instrument of national policy and the question is, how? Secondly, I think your industrial policy will flow from the kind of considerations that we were mentioning.

Mr. Mazankowski: You are saying that the industrial policy will flow from the transportation policy rather than the other way . . .

[*Interprétation*]

sion et que nous devrions nous contenter d'être les simples fournisseurs de matières premières du monde entier.

A mon avis, c'est une question fondamentale et j'aimerais savoir si votre groupe d'études a été informé de la stratégie industrielle globale que le gouvernement a l'intention d'adopter pour les vingt-cinq prochaines années?

M. Davey: Monsieur le président, je voudrais dire deux choses. Tout d'abord, l'industrialisation du pays relève de la politique du gouvernement, et c'est l'un des principes que nous avons établi dès le départ. Nous nous étions en effet posés la question de savoir quel rôle jouent les transports dans le cadre d'une politique nationale de création d'emplois et de décentralisation de la population? C'est la raison pour laquelle nous avons mis l'accent sur ces principales options stratégiques. Nous y reviendrons demain au cours de l'exposé. Ces options permettraient en effet de relier le système de transport aux centres industriels qui seraient créés.

Le rapport parle également, à plusieurs reprises, de la possibilité de traiter un plus grand nombre de ressources sur place; on y a étudié également la possibilité de procéder, sur place, à la liquéfaction de l'énergie hydraulique ou à la gazéification du charbon. Cependant, l'essentiel est que vous pouvez avoir toute une gamme de stratégies industrielles et cependant ne pas changer la forme générale du système. Bien sûr, la nature du service s'en trouvera modifiée; par exemple, au lieu de transporter du charbon, vous pourrez transporter un dérivé de ce produit; au lieu de transporter du minerai de fer, vous pourrez transporter du fer ou de l'acier. Donc, la forme générale du système resterait la même en ce sens qu'il vous faudra assurer la liaison entre les sources d'approvisionnement en matières premières et les marchés canadiens ou extérieurs; cependant, la nature du service et la nature du produit pourront être différentes. Nous pensons donc que la forme générale du système restera essentiellement la même, par contre, la nature du service ou du produit pourra changer en ce sens que le produit transporté sera peut-être de l'acier. Par exemple, la province de Québec aimerait beaucoup traiter une plus grande partie de son minerai de fer là où il est exploité, plutôt que de l'envoyer aux État-Unis; cependant, ce produit serait toujours exporté vers les mêmes marchés, à savoir, les États-Unis dans le cas de l'acier.

Donc, la forme générale du système resterait la même; les produits seront peut-être transportés à des époques différentes mais, fondamentalement, je pense qu'il est possible d'élaborer une politique de transport, c'est-à-dire la forme du système que nous voulons avoir, avec toutes les connaissances et toutes les informations dont nous disposons à l'heure actuelle. J'ai donc essayé de répondre à votre question en ce qui concerne le rôle du système de transport dans le cadre d'une politique nationale. En second lieu, je pense que la stratégie industrielle dont vous parlez émanera de la politique des transports.

M. Mazankowski: Vous dites donc que cette stratégie industrielle émanera de la politique des transports, et non pas le contraire . . .

[*Text*]

Mr. Davey: No. I am saying that it is to some degree independent, in other words, sir, that your industrial strategy will determine whether you will process more liquid petroleum products in Western Canada but they will still have to flow to markets. The question is where are your markets? And they will be along the same routes that your existing transportation system takes you now, either to the United States, to other parts of Canada or abroad to Japan or what have you. The nature of the service that is provided on that transportation system may be different. Instead of moving unit trains of iron ore and steel, you may be moving cars, flat-cars with processed steel on top of them or industrial products of one kind of another.

Mr. Mazankowski: All right. Another question. Based upon the conclusions that you reached in this report, which indicate that on a general basis the existing level of service that has been provided to shippers in various parts of the country—I think you had indicated as being reasonably high and equitable—and although there were some anomalies and discriminatory features in the freight rate structure that on balance the over-all transportation system in this country is pretty good. That would be somewhat contradictory to the Minister's statement of a year or so ago in which he labelled Canada's transportation system as being in a mess.

An hon. Member: It was the Department that he was discussing.

Mr. Mazankowski: Well, he said, "Transportation is in a mess", and that covers the Department as well, I think. I am wondering whether the Minister is now sorry he made that statement and that your task force has, in fact, proven that transportation is not a mess. When I read this, I get the impression that we are not badly done by in terms of the transportation network in this country, given those kinds of conclusions. But my personal and practical experience tells me differently. Last winter we could not move any grain because we had lines of boxcars stacked up that had not been touched for months; our export markets were being affected, we were experiencing layoffs on the West Coast and I think that was about the time the Minister indicated that transportation was in a mess in this coutry.

For your group to make that statement now, in light of some of the realities that we have witnessed, I have to question it particularly when you have that amplified by the wisdom of the Minister of Transport himself, I have to question the conclusion.

Mr. Davey: You are questioning the conclusion that the over-all level of service is satisfactory?

Mr. Mazankowski: I did. Yes. I see it in two or three places in the book.

Mr. Davey: I think there are two things, Mr. Mazankowski. When the Minister was using those terms, he was indicating some problems he faced as a Minister in trying to deal with a range of problems. Now, if you take a look at the report, it is proposing some very significant changes to what exists now. The functioning in the transportation system in the sense of moving people and goods . . .

Mr. Mazankowski: The major changes we can expect are freight rates and the cost of transportation to go up significantly. That is the general broad conclusion.

[*Interpretation*]

M. Davey: Non. Elles sont indépendantes, dans une certaine mesure; en d'autres termes, monsieur, votre stratégie industrielle déterminera si nous devons raffiner davantage de produits pétroliers bruts dans l'Ouest du Canada, mais de toute façon, ces produits devront être acheminés vers les marchés existants. La question est donc de savoir où se trouvent ces marchés. Les mêmes itinéraires seront observés, que ce soit à l'étranger ou dans d'autres régions du Canada. Donc, la nature des services fournis par ce système de transport sera peut-être différente en ce sens que, au lieu de transporter du minerai de fer et de l'acier, vous pourrez transporter des automobiles, de l'acier traité et des produits industriels de toutes sortes.

M. Mazankowski: Bien. Je voudrais poser une autre question. Selon les conclusions que vous avez tirées dans ce rapport, il semble que, d'une façon générale, le niveau actuel des services fournis aux différents transporteurs de ce pays soit assez satisfaisant et que, malgré certaines anomalies et certains aspects discriminatoires du système de tarifs, dans l'ensemble, le système de transport de ce pays est assez bon. Or, ceci s'oppose totalement à une déclaration faite par le ministre il y a un an environ selon laquelle le système de transport canadien se trouvait dans une situation lamentable.

Une voix: Il voulait parler du ministère.

M. Mazankowski: Il a dit: «les transports se trouvent dans une situation lamentable», et cela englobe aussi bien le ministère. Je me demande si le ministre ne regrette pas maintenant d'avoir dit cela étant donné que votre groupe d'étude a prouvé le contraire. Si j'en crois votre exposé, notre réseau de transports n'est pas si mauvais, après tout; cependant, mon expérience personnelle et pratique me dit le contraire. L'hiver dernier, nous n'avons pas pu transporter de céréales parce qu'un grand nombre de wagons-trémie étaient entreposés quelque part et n'avaient pas été utilisés pendant des mois; cette situation a affecté nos marchés d'exportation; nous avons également eu des licenciements sur la côte Ouest et je pense que c'était à cette époque que le ministre avait indiqué que les transports se trouvaient dans une situation lamentable.

Étant donné toutes ces difficultés que nous avons connues, je me permets de mettre en doute vos conclusions, d'autant plus que le ministre des Transports, dans toute sa sagesse, a déclaré le contraire.

M. Davey: Vous ne pensez donc pas que la qualité générale des services est satisfaisante?

M. Mazankowski: Non. Vous le mentionnez deux ou trois fois dans le document.

M. Davey: Tout d'abord, monsieur Mazankowski, lorsque le ministre a employé ces termes, il faisait allusion à certains problèmes auxquels il avait eu à faire face en tant que ministre. Vous avez pu constater que le rapport propose un certain nombre de changements importants à la situation actuelle. Le fonctionnement du système des transports, c'est-à-dire le transport de passagers et des marchandises . . .

M. Mazankowski: Un des changements importants auxquels nous pouvons nous attendre est une augmentation des taux de fret et du coût des transports. C'est la conclusion générale que l'on peut tirer.

[*Texte*]

• 1700

Mr. Davey: No, I think that is one of them but there are others, one of which is the necessity to recognize that transportation in this country has to meet a range of needs. The existing Act basically saw Canada as a competitive, well-developed sort of marketplace, whereas, in fact, Canada is a country which is in a state of significant development and the competitive situations that prevail cover only a proportion of the total transportation system in Canada. Many parts of the transportation system in Canada operate under non-competitive conditions, many of them are in developing conditions and you must have a transportation policy that reconizes that. The Minister's original statement—well over a year ago—in essence said that. He said that transportation is not the same everywhere in Canada. I think the words he used were competition is wrong, not totally wrong for it is applicable in certain circumstances and that this country is economic in its total, but not necessarily economic in terms of its individual parts. Yet, the present National Transportation Act essentially saw Canada as competitive and well developed. And what you were saying . . .

Mr. Mazankowski: But it did provide ways and means to protect the captive shipper.

Mr. Davey: But it has never worked Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well, then you know, that. . .

Mr. Davy: It has been tried once and it failed . . .

Mr. Mazankowski: . . . very archiac and much red tape involved, no question about that but . . .

Mr. Davey: Yes.

Mr. Mazankowski: But why has it not worked? It simply required an amendment to the National Transportation Act.

Mr. Davey: No, but I think the point which is much more fundamental is that the Act saw the captive shipper as an exception to the rule. It saw development as a possibility but as an exception to the rule where, in fact, the captive shipper and development are not an exception to the rule, they are the majority of the situations in transportation in Canada.

I think those were the kind of problems to which the Minister was trying to respond.

Mr. Mazankowski: Well, if that is the case today, it certainly was the case when the National Transportation Act was passed in 1967.

Mr. Davey: Well, if you go back to the charts—I will put those on tomorrow—you will see that at the time the Act was introduced in 1967, the transportation system had a considerable capacity. You had just finished the Trans Canada Highway and the Trans Canada PipeLines and there was plenty of capacity in the system. You did not have the situation we are facing now in terms of the growth and development of commodities. We did not have an energy situation, we did not have many of the technological developments in terms of sub-containers and we did not have the range of situations, which have substantially changed the environment in which transportation must be provided in Canada.

[*Interprétation*]

M. Davey: Non, ceci n'est qu'une parmi plusieurs, et il y en a d'autres, une desquelles est de reconnaître que le transport dans ce pays a besoin de satisfaire à une gamme de besoins. La Loi actuelle se fondait sur la supposition que le Canada était un marché concurrentiel et bien établi, tandis qu'en fait le Canada est un pays en voie de développement dans le domaine du transport et les situations concurrentielles n'existent que dans une petite partie du système de transports au Canada. Dans plusieurs secteurs du système de transports au Canada, les conditions sont non concurrentielles, d'autres secteurs sont en voie de développement, et il nous faut une politique de transport qui reconnaisse ces faits. La déclaration du Ministre, faite il y a plus d'un an, essentiellement a dit précisément cela. Il a déclaré que le transport n'était pas le même à travers le pays. Je crois que les paroles qu'il a utilisées, que la concurrence a tort, pas complètement tort, car elle s'applique dans certaines circonstances et que ce pays est un pays économique dans son ensemble, mais pas nécessairement économique par rapport aux secteurs ou régions précis. Toutefois, la Loi Nationale sur les Transports, considère le Canada comme étant concurrentiel et bien établi. Ce que vous avez dit . . .

M. Mazankowski: Cette Loi, toutefois, avait des voies et moyens de protéger le client transporteur.

M. Davey: Cela n'a jamais bien fonctionné, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Eh bien, alors vous savez que . . .

M. Davey: On l'a essayé une fois et on a raté notre coup . . .

M. Mazankowski: . . . très désuète et trop compliquée, personne ne s'en doute mais . . .

M. Davey: Oui.

M. Mazankowski: Pourquoi ce système n'a-t-il pas bien fonctionné? On avait tout simplement besoin d'une modification à la nationale Loi nationale sur les transports.

M. Davey: Non, mais je crois que la question essentielle est le fait que la Loi considérait le client transporteur comme étant une exception à la règle. La Loi considérait le développement comme possible mais comme exception à la règle tandis qu'en fait le client transporteur et le développement ne sont pas des exceptions à la règle, mais sont présents dans la plupart des situations de transport au Canada.

Je crois que ceci est le genre de problème auquel le Ministre essayait de répondre.

M. Mazankowski: Si cela est vraiment le cas aujourd'hui, je suis très certain que ceci était le cas quand on a adopté la Loi nationale sur les transports en 1967.

M. Davey: Si vous vous référez aux tableaux—je vais vous les présenter encore une fois demain—vous constaterez que lorsque la Loi a été présentée en 1967, le système des transports avait une capacité importante. On venait de construire la route transcanadienne et le pipe-line Trans-Canada et le système avait une bonne capacité. La situation actuelle par rapport à la croissance et au développement des produits n'existait pas à l'époque. On n'avait pas de crise énergétique, on n'avait pas plusieurs des développements technologiques qu'on a à l'heure actuelle par rapport aux containers et la gamme de situations qui existent à l'heure actuelle n'existaient pas à l'époque, des situations qui ont changé de façon fondamentale le contexte d'une politique de transports pour le Canada.

[*Text*]

The Chairman: Last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Davey will you be tabling, with the Committee, the copy of the study of the Banks report on the equitable pricing proposal? I understand these studies were undertaken under the auspices of the Ministry of Transport which might provide some revealing information in terms of the over-all freight rate structure.

Mr. Davey: Well, if I can reply to that I would like to clarify the situation because you made a reference to Professor Wilson earlier. The documents you are referring to were joint studies carried out by the federal and provincial governments. This was the Banks report, which were examinations of the two proposals put forward by Alberta and Manitoba at the WEOC Conference in Calgary. Professor Wilson happened to be one of the participants in the study. He did not participate in the studies that we have tabled today. Those documents are the joint property of the federal and provincial governments. I think it is the hope that they will be made available later, or some parts of them made available later this year. It would require the ministerial approval of the four Western provinces plus the federal government and we will be trying to obtain that approval.

The Chairman: Thank you Mr. Mazankowski. Monsieur Lessard.

M. Lessard: Merci, monsieur le président. MM. Davey et Brennan nous ont parlé en particulier des limitations de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui seront surtout causées par un embouteillage du canal Welland. Tout cela me ramène à 1963-1964 alors qu'un certain rapport avait été publié, selon lequel la Voie maritime du Saint-Laurent avait atteint son maximum d'utilisation à ce moment-là, en 1963. Et je me souviens qu'un ingénieur de ma connaissance, qui avait joint le ministère du Transport et particulièrement la Voie maritime du Saint-Laurent à ce moment-là, avait participé à la mise au point de nouvelles formules d'utilisation de ces installations et depuis ce temps-là, le volume a pratiquement doublé.

• 1705

Ceci m'amène à poser la question suivante: est-ce que nous sommes absolument certains que les installations que nous avons là ont atteint leur point de saturation du plan d'utilisation ou est-ce encore un rapport du genre de ceux que nous avons eus en 1963, j'étais ici à ce moment-là et qui, depuis, ont bel et bien prouvé qu'ils étaient absolument faux, qu'ils n'avaient tenu compte des réalités et surtout des capacités des nouvelles techniques modernes de faire un usage plus grand et beaucoup plus rationnel des installations que nous avons là? D'après le chiffre que vous nous donnez ici, en 1990 vous auriez besoin de passer entre 100 et 120 millions de tonnes, alors que le maximum prévu serait de 90 millions de tonnes ce qui, définitivement, est un déficit et que même s'il y avait utilisation un peu plus prolongée du canal durant la période des glaces, ça ne réglerait pas le problème pour autant. Avons-nous réellement bien étudié, bien analysé la question? Avons-nous fait appel à des compétences reconnues dans le domaine pour établir ces données sur lesquelles nous allons nous appuyer pour une décision qui va commander des centaines de millions de dollars?

[*Interpretation*]

Le président: Dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Davey, avez-vous l'intention de déposer devant ce Comité un exemplaire du rapport Banks sur la question de prix équitable? Je comprends que ces études ont été entreprises sous l'égide du ministère des Transports et pourront nous fournir des renseignements importants par rapport à la structure globale des tarifs sur les marchandises.

M. Davey: J'aimerais clarifier cette situation parce que j'ai fait mention du professeur Wilson plus tôt. Les documents auxquels vous référez ont abouti à des recherches conjointes de la part du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Ceci était le rapport Banks, qui examinait deux recommandations présentées par l'Alberta et le Manitoba à la Conférence WEOC à Calgary. Professeur Wilson a participé à cette étude. Il n'a pas participé aux études qu'on a déposées aujourd'hui. Ces documents apppartiennent aux gouvernements fédéral et provinciaux. On espère que ceux-ci seront disponibles plus tard ou que certaines parties de ces documents seront disponibles plus tard cette année. Il faudrait avoir l'approbation ministérielle des quatre provinces de l'Ouest plus l'approbation du gouvernement fédéral, et on veut essayer d'obtenir cette approbation.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Lessard.

Mr. Lessard: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Davey and Mr. Brennan have spoken to us in particular on the capacity limits of the St. Lawrence Seaway arising from congestion on the Welland Canal. All this reminds me of 1963-64 when a certain report was published stating that the St. Larence Seaway had reached its maximum capacity at that time, that is, 1963. I remember than an engineer I knew, who was working for the Ministry of Transport, or more particularly the St. Lawrence Seaway Authority at that time, had participated in the formulation of a new formula for the use of these facilities and since that time the capacity has almost doubled.

Which brings me up to the following question: Are we quite sure that our present system has reached full capacity, or is the situation today the same as it was in 1963? I was around then, and events have shown that the forecasts made at that time were most inaccurate. At that time, they did not take into account a fuller use of modern technology which increased the capacity of our transportation system through a more logical use of our resources. According to the figures you give us, the system will have to handle a capacity of from 100 to 120 million tons in 1990, whereas we will only be able to handle some 90 million tons. This will not solve the problem even if we use the St. Lawrence Seaway well into the winter. Has the whole matter really been studied in depth? Have you called upon experts to give you advice in arriving at decisions which involve the expenditure of hundreds of millions of dollars?

[*Texte*]

M. Davey: Monsieur Lessard, monsieur le président, si je me le rappelle bien, lorsqu'on a projeté les diapositives, on a cité le chiffre de 50 ou 60 millions de dollars qu'on avait l'intention de dépenser pour augmenter la capacité du canal. Vous avez raison lorsque vous dites qu'on est capable d'augmenter substantiellement la capacité du canal en ayant recours à des méthodes techniques d'utilisation. On a l'intention d'exploiter au maximum ces possibilités et c'est en ce faisant, qu'on en est arrivé à augmenter de 75 jusqu'à 90 millions de tonnes par an. Mais, après ce temps-là, il faudra probablement changer radicalement la méthode d'opération du canal, peut-être en ajoutant d'autres liens dans le système.

M. Lessard: Très bien. Il y a tellement de questions qu'on pourrait poser. J'ai le graphique 13b) ici qui m'inquiète un peu lorsque je vois les coûts du transport par camionnage au Québec . . .

M. Davey: Oui.

M. Lessard: . . . comme étant tellement élevés comparativement à toutes les autres provinces: l'Ontario et même les Maritimes. Québec a des coûts de transport par camion nettement supérieur et ça m'amène à me poser un tas de questions. Est-ce qu'il y a une exploitation ou des bénéfices éhontés qui sont pris par les compagnies de camionnage? C'est la première conclusion que je tire de ces chiffres qui sont là, de ce graphique. Ou bien est-ce que c'est l'absence d'une bonne concurrence au Québec sur le plan du transport de la part du chemin de fer?

Il faut bien admettre une chose: les chemins de fer au Québec n'ont absolument pas évolué à toutes fins pratiques. On a le diesel, point. Il n'y a pas eu amélioration du réseau de chemin de fer au Québec, il n'y a pas eu de constructions nouvelles de chemin de fer au Québec et je dirais même qu'on a plutôt tout fait pour éliminer le transport de marchandises par chemin de fer au Québec. Il semble qu'il y a une collusion à quelque part entre les dirigeants des compagnies de chemin de fer dans le Québec et les compagnies de transport par camionnage pour que les camions aient libre accès au transport de marchandises et qu'ils n'aient aucune concurrence en fait, puisque les chiffres que vous nous donnez là confirment cette réalité qui existe au Québec. Il y a donc lieu de se poser des questions très sérieuses ici, et je me demande si ce que vous nous donnez là comme indication ne mériterait pas une enquête beaucoup plus approfondie pour savoir ce qui s'est passé et, à quel point les consommateurs du Québec ont été exploités par les compagnies de camionnage.

M. Davey: C'est un point qui nous a frappés comme il vous a frappé, monsieur Lessard, et nous avons l'intention de discuter la question avec la province de Québec pour avoir plus d'informations dans ce domaine-là. Mais peut-être M. Brennan peut-il ajouter autre chose.

Le président: Monsieur Brennan.

Mr. Brennan: I am sorry, Mr. Chairman, we cannot add any facts to it. We wish that we did understand what is going on. In our preliminary contacts with the officials of the Government of Quebec, they cannot shed any light on the situation either.

[*Interprétation*]

Mr. Davey: Mr. Lessard, if my memory serves me correctly, during the slide presentation we said that some $50 or $60 million would be needed to increase the capacity of the Welland Canal and the St. Lawrence Seaway. You are quite right when you say that their capacity could be increased through a better use of our present technology. We fully intend to do so and this is how we forecast increasing their handling capacity from 75 to 90 million tons a year. However, beyond that point, we shall probably have to adopt an entirely new way of using the waterway, perhaps by adding further links.

Mr. Lessard: I understand. There are so many questions I could ask. Slide 13(b) disturbs me. Trucking in Quebec . . .

Mr. Davey: Yes.

Mr. Lessard: . . . costs much more than in Ontario or even the Maritimes. These costs are very much higher in Quebec, and I wonder why. Are the trucking companies cashing in on the lack of competition? That is the first conclusion I jump to when I see the figures in your presentation. Is it perhaps because there is no competition from the railways?

You do have to admit that the railway system in Quebec is not very modern. We do have diesel locomotives, but that is all. The system has not been improved, new lines have not been laid down, and I would even go so far as to say that everything has been done to eliminate the transportation of freight by rail in the province. I have the feeling there is some kind of collusion between the railways and the trucking companies in Quebec to the advantage of the latter. They have no competition and your figures support this. All sorts of questions come to mind and I wonder if the entire matter would not deserve a full-fledge investigation, just to see what is going on and to show how Quebec consumers are being exploited by the trucking companies.

Mr. Davey: The state of affairs in Quebec also attracted our attention, Mr. Lessard, and we intend to obtain further information from Quebec concerning the trucking industry there. Perhaps Mr. Brennan has something to add.

The Chairman: Mr. Brennan.

M. Brennan: Je suis désolé, mais nous n'avons pas de données supplémentaires. Nous aimerions bien savoir ce qui se passe au Québec, mais au cours de nos entretiens préliminaires avec les représentants de cette province, ces derniers nous ont dit qu'ils n'en savaient pas plus long que nous.

[*Text*]

M. Lessard: Merci, monsieur Brennan.

The Chairman: Mr. Huntington.

Mr. Lessard: Thank you very much. That is it for the time being. I will come later, I will stay on the Committee for awhile.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

• 1710

I have a couple of questions I would like to direct to Mr. Davey, through you, and to Mr. Brennan, if I may. There has been some discussion today on the over-all capital considerations for the three modes of rail, marine and road. On the previous page I note that we require something like $2.1 billion, which almost doubles the capital requirement, for the transportation of energy through pipelines per year between the years 1976 and 1985. If we are going to have an overview of the total capital requirement of a transportation system, surely we have to include pipeline modes in there as well, and as government often has to go to private sectors for capital as well as to Treasury, I think it might assist the deliberations of this Committee if we consolidated the total capital requirement. Is there any reason that it has not been consolidated in this report?

Mr. Davey: Mr. Huntington, this is one of the questions that obviously concerns the Department of Finance, which actually has responsibility for looking at the question of capital. I really think the consolidation that is taking place at the governmental level is a point of focus. One of the things we were asked to do in ourstudy was to identify what the likely future capital costs were going to be so that Finance, on behalf of the government, could have this general overview of the total costs.

Mr. Huntington: In the presentation on freight, which I found quite interesting and enlightening, as well as this book, I notice that very little emphasis is put on pipeline modes. From the reading I have done in the past it seems that great hopes were once held for slurry pipelines and the movement of many commodities through pipelines as being one of the techniques and technologies of relieving pressures or growth pressures on existing modes, and I wonder why such small emphasis or if any emphasis has been given, or is there emphasis in one of the other reports on slurry pipelines and where is it in the over-all report?

The Chairman: Mr. Brennan.

Mr. Brennan: Mr. Chairman, there is no reference to slurry pipelines in these reports. Obviously slurry pipelines are likely to be, at some stage in the future, alternatives for the transportation of coal, potash and sulphur. In fact, the technology as far as these things are concerned is relatively ill-defined. The major slurry pipeline projects which have been built in the world are very few in number, very few of them have in fact been exploited further or followed up with further applications, and most of them have been built in situations where there has been no other form of transportation available, like for instance the coal mine in Northern Arizona.

I think the economics of transporting commodities by slurry pipeline is still so unclear, and the technology is so unclear, that it is difficult to do other than speculate about what sort of role they might have in the future. They could well be serious alternatives.

[*Interpretation*]

Mr. Lessard: Thank you, Mr. Brennan.

Le président: Monsieur Huntington.

M. Lessard: Merci beaucoup. Remarquez bien que j'ai l'intention de revenir à l'attaque.

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions à poser à M. Davey et à M. Brennan. On a parlé aujourd'hui du capital qui sera nécessaire pour financer les modes de transport routier, maritime et ferroviaire. La page précédente précise qu'il nous faudra environ 2.1 milliards de dollars, ce qui représente presque le double du capital annuel nécessaire pour le transport du pétrole et du gaz naturel par pipeline entre 1976 et 1985. Si nous devons avoir une idée globale de tout le capital qui sera nécessaire pour l'établissement d'un système de transport, il faut sans aucun doute tenir compte des pipelines et puisque le gouvernement est souvent obligé de s'adresser au secteur privé pour obtenir des fonds, je crois qu'il serait utile au Comité de savoir le capital total qui serait nécessaire. Y a-t-il des raisons pour lesquelles vous n'avez pas inclus ces chiffres?

M. Davey: Monsieur Huntington, c'est une question qui concerne le ministère des Finances, qui a la responsabilité d'examiner les questions ayant trait au capital. Ce chiffre global sert évidemment de point de repaire. Quand nous avons commençé notre étude, on nous a demandé de déterminer quelles seraient les exigences futures en capital, pour donner une idée général au ministère des finances.

M. Huntington: Dans votre exposé sur le transport des marchandises, que j'ai trouvé très intéressant et éclairant ainsi que dans ce document, on accorde très peu d'attention aux pipelines. D'après mes lectures, on semblait croire à un moment donné que les pipelines pour le transport en vrac seraient le moyen d'alléger les pressions sur les modes de transport. J'aimerais savoir ce qu'il en est.

Le président: Monsieur Brenman.

M. Brennan: Monsieur le président, on ne fait aucune allusion aux pipelines pour le transport en vrac dans ces rapports. Il est évident que ces pipelines vont offrir, à l'avenir, une nouvelle possibilité pour le transport de charbon, potasse et soufre. Mais actuellement, ce système n'est pas très bien mis au point. Il existe très peu de pipelines pour le transport en vrac et on les a souvent exploités à des fins limitées dans des régions où il n'existe pas d'autres possibilités de transport, comme c'est le cas pour le transport du charbon dans le nord de l'Arizona.

Puisque le coût de ce système de transport n'est pas du tout déterminé et que l'aspect technique n'est pas au point, nous ne pouvons guère dépasser les spéculations sur l'usage de ces pipelines à l'avenir. Ils pourraient très bien offrir de nouvelles possibilités.

[*Texte*]

Mr. Huntington: Mr. Chairman, are there not some in-depth reports available from the railroads with respect to slurry pipelines in combination with rail right-of-ways?

Mr. Brennan: Mr. Chairman, there are reports available. As I say, there are in fact a number of practical examples around the world where slurry pipelines have been built and are operating. They still do operate with difficulty and they say the economics of them are still not very clear.

Mr. Huntington: So, it is too nebulous for you to include that mode in future considerations of transportation in Canada?

Mr. Brennan: At this stage it is, and it certainly was within the time frame we were working under. Obviously as far as the West Coast applications are concerned the consideration of a coal pipeline as an alternative to moving by train would be a very real consideration.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, may I ask Mr. Brennan if in the considerations of transportation of freight you have included in your deliberations any modes involving lighter-than-air transport, as they seem to have developed in Russia?

Mr. Brennan: No, Mr. Chairman, we have not.

Mr. Huntington: There is nothing in your planning or in your research that is giving consideration to that for our northern problems?

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: Mr. Chairman, as you are perhaps aware, Mr. Huntington, we have the Transportation Development Agency, which is part of the Ministry of Transport, and one of the things that we did at the beginning of the study was to ask them for an appraisal of the role of future technology both in passenger and in freight. What they indicated was that in the time frame we were talking about—which is 15 years, through to 1990—the dominant factors were likely to be the existing sorts of methods of technology. At the Transportation Development Agency they have a pretty thorough review of the whole range of transportation techniques and it might be of interest to the Committee at some time to have them review those for you. They could cover both in terms of freight and passenger what is potential, but as far as we were concerned in the 1990 time horizon, most of these would be introduced very well down the piece, if at all.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington.

• 1715

Mr. Huntington: I have one other question, Mr. Chairman, if I may, please.

The Chairman: One more question.

Mr. Huntington: In the accumulation of data for the grain flows through to Thunder Bay and the West Coast ports, did you happen to accumulate the tonnage that is involved in cross hauls, that is the movement of grain, say, from Manitoba to Pacific Coast ports and from Alberta to Thunder Bay?

The Chairman: Mr. Davey.

Mr. Davey: I do not have those details, but I think Mr. Burgess would certainly be able to provide that and when he comes we will ask him to be in a position to specifically answer that, Mr. Huntington.

[*Interprétation*]

M. Huntington: Monsieur le président, n'y a-t-il pas des rapports détaillés faits par les sociétés ferroviaires sur la possibilité de construire des pipelines pour le transport en vrac le long des voies ferrées?

M. Brennan: Monsieur le président, il y a des rapports disponibles. Il existe plusieurs exemples de ces pipelines dans différents pays, mais il n'est pas facile de les exploiter et on prétend que les avantages économiques n'en sont pas du tout clairs.

M. Huntington: Parce que la situation est tellement nébuleuse, vous ne tenez pas compte de ce mode de transport dans vos prévisions? Est-ce bien cela?

M. Brennan: C'est vrai, pour la période que nous examinions. Mais en ce qui concerne la côte Pacifique, ces pipelines offraient une possibilité réelle pour le transport de charbon qui est maintenant transporté par chemins de fer.

M. Huntington: Avez-vous étudié les développements soviétiques en matière de dirigeables?

M. Brennan: Non.

M. Huntington: Selon vos recherches, cela ne semble pas prometteur pour résoudre nos difficultés dans le Grand Nord?

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Monsieur le président, le ministère des Transports a un centre de développement des transports et avant de commençer notre étude, nous avons demandé l'avis de ce centre sur les développements futurs dans le domaine du transport de passagers et de marchandises. On nous a répondu que, pour la période en question, c'est-à-dire jusqu'en 1990, les méthodes actuelles allaient continuer à dominer, en toute probabilité. Le Centre de développement des transports fait une analyse exhaustive de toutes les nouvelles techniques et méthodes de transport, et votre Comité aimerait peut-être entendre des représentants de ce centre, comme témoins, à un moment donné. Ils pourraient vous parler de toutes les possibilités en ce qui concerne le transport-marchandises et le transport-voyageurs et, à notre avis, avant 1990, il n'est pas probable qu'une nouvelle méthode prenne de l'ampleur.

Le président: Merci, monsieur Huntington.

M. Huntington: Si vous permettez, monsieur le président, je voudrais poser encore une question.

Le président: Seulement une question.

M. Huntington: En ce qui concerne le transport de céréales jusqu'à Thunder Bay et les ports de la côte du Pacifique, avez-vous des données sur les trajets en sens inverse comme, par exemple, le transport des céréales du Manitoba jusqu'à un port du Pacifique, et de l'Alberta jusqu'à Thunder Bay?

Le président: Monsieur Davey.

M. Davey: Je n'ai pas ces détails, mais je crois que M. Burgess pourra vous les fournir. Nous lui demanderons présicement de le faire, monsieur Huntington.

[*Text*]

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. I would liked to thank Mr. Davey and his officials for a most interesting presentation today as well as our efficient translators. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interpretation*]

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Huntington. J'aimerais remercier monsieur Davey et les fonctionnaires qui l'ont accompagné de cet exposé très intéressant et je remercie également nos traducteurs. Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation.

APPENDIX "E"

FIVE MAJOR FREIGHT TRANSPORTATION PROBLEM AREAS

— WEST COAST ACCESS
— EAST CENTRAL ACCESS
— REDEVELOPMENT OF GRAIN HANDLING
— NORTHERN EXTENSIONS
— FREIGHT RATES

FREIGHT TRANSPORTATION

- THE CONTEXT
- FREIGHT TRANSPORTATION TODAY IN CANADA
- HOW IMPORTANT IS FREIGHT TRANSPORTATION IN CANADA?
- FUTURE TRANSPORTATION PROBLEMS AND OPPORTUNITIES

FREIGHT TRANSPORTATION — MAJOR ISSUES

— ECONOMIC AND FINANCIAL
— ENERGY
— TECHNOLOGY
— SOCIAL

ECONOMIC AND
FINANCIAL;
UNCERTAIN FUTURE
ECONOMY REQUIRES FLEXIBLE
TRANSPORTATION PROGRAMS
LARGE CAPITAL INVESTMENTS;
— HOW MUCH SHOULD USER PAY?

ENERGY

TRANSPORTATION CONSUMES
20% OF OUR ENERGY
— SHOULD FAVOUR ENERGY-EFFICIENCY

ENERGY IS A LARGE AND RAPIDLY
GROWING TRANSPORTATION LOAD
— COAL, OIL, GAS TRADE-OFFS

TECHNOLOGY;

- PRODUCTIVITY INCREASES LEVELLING OFF
  — PRICES WILL THEREFORE RISE FASTER THAN PREVIOUSLY
- R & D NEEDED TO INCREASE PRODUCTIVITY AND IMPROVE MODES TO MEET NATIONAL GOALS

SOCIAL
TRANSPORTATION IMPACTS DISTRIBUTION
OF PEOPLE AND JOBS, ENVIRONMENT
SOCIAL/POLITICAL ASPIRATIONS
AFFECT TRANSPORTATION NEEDS

FREIGHT TRANSPORTATION TODAY

— INFRASTRUCTURE AND TRAFFIC
- EXISTING FACILITIES
- FREIGHT VOLUMES
- CAPACITY LIMITATIONS

NET TONS CARRIED BY MAJOR FACILITIES
RECENT YEARS (1971/72)
(MILLIONS OF TONS)

RAIL	225	
FOR HIRE TRUCKING	109)	172
PRIVATE TRUCKING	63)	
WEST COAST PORTS	32	
GREAT LAKES PORTS	43	
WELLAND CANAL	63	
ST. LAWRENCE SEAWAY	53	
EAST COAST PORTS	78	

FREIGHT TRANSPORTATION TODAY (CONT'D)

— ACCESSIBILITY AND EQUITY
- LEVEL OF SERVICE
- RATES
- DEFICITS AND SUBSIDIES

TOTAL TRANSPORTATION COST AND DEFICIT
CANADA 1973

	TOTAL COST BY MODE		DEFICIT BY MODE	
	(BILLIONS)	(%)	($ BILLIONS)	% OF MODAL COSTS
AIR	1.5	6	0.2	16
MARINE	2.5	9	0.5	22
ROAD	20.4	76	1.2	36
RAIL	2.5	9	0.7	26
	26.9	100	2.6	100

FREIGHT TRANSPORTATION TODAY (CONT'D)

— OWNERSHIP, MANAGEMENT AND COMPETITION

- TRANSPORTATION AGENCIES AND OPERATORS
- PRODUCTIVITY
- COMPETITION

NET CAPITAL STOCK BY TRANSPORTATION MODE
(BILLIONS OF 1968 DOLLARS)

	1960	1970
AIR	0.70	1.19
WATER	3.37	3.53
RAIL	4.66	4.47
HIGHWAY	5.22	10.96
TOTAL	13.95	20.15

CONCLUSIONS — CURRENT SYSTEM

— LARGE CAPITAL INVESTMENTS HAVE BEEN MADE TO INCREASE TRANSPORTATION CAPACITIES IN ALL MODES DURING THE PAST FEW DECADES; RAIL IS THE ONLY MODE WHICH HAS HAD SIGNIFICANT EXCESS INFRASTRUCTURE CAPACITY ON MAJOR LINKS DURING THIS PERIOD.

CONCLUSIONS — CURRENT SYSTEM (CONT'D)

— SIGNIFICANT NUMBER OF RAIL LINKS, PARTICULARLY THROUGH THE MOUNTAINS AND THROUGH EAST CENTRAL AREA, ARE APPROACHING CAPACITY LIMITATIONS, SUGGESTING THAT CAPITAL EXPENDITURES IN THE RAILROAD MAY HAVE TO INCREASE IN FUTURE, RELATIVE TO PAST LEVELS.

CONCLUSIONS — CURRENT SYSTEM (CONT'D)

— SIGNIFICANT CAPACITY INCREASES IN ROAD, RAIL, MARINE AND AIR HAVE BEEN ACHIEVED SINCE 1950 BY ADVANCING TECHNOLOGY; THESE INCREASES WILL LEVEL OFF AS ALL MODES TEND TO REACH TECHNOLOGICAL "SATURATION". PRODUCTIVITY GAINS MAY THEREFORE NO LONGER BE SUFFICIENT TO OFFSET RISING OPERATING COSTS.

CONCLUSIONS — CURRENT SYSTEM (CONT'D)

— UPWARD PRESSURE ON RATES MAY BE EXPECTED AS A RESULT OF BOTH OF THESE TRENDS; THAT IS, TO GENERATE CASH FLOW FOR CAPACITY IMPROVEMENTS AND TO MEET RISING OPERATING COSTS.

— THE LEVEL OF SERVICE PROVIDED TO SHIPPERS APPEARS TO BE REASONABLY HIGH AND EQUITABLE IN TERMS OF QUALITY PROVIDED AND RATES CHARGED, ALTHOUGH ANOMALIES UNDOUBTEDLY CONTINUE TO EXIST AND WILL REQUIRE CORRECTIVE ACTION.

IMPORTANCE OF FREIGHT TRANSPORTATION

— ECONOMIC IMPORTANCE

- ECONOMIC SCENARIOS
- INCREASES IN COMMODITY FLOWS
- PRODUCTION, JOBS AND INCOME
- SURVIVAL: FOOD, ENERGY AND DEFENCE

— SOCIAL IMPORTANCE

- NATIONAL GOALS

FUTURE ECONOMIC SCENARIOS

		GROSS NATIONAL EXPENDITURE BILLIONS OF 1961 DOLLARS		DOMESTIC RAIL FLOWS		
		FORECAST TO 1985	% GROWTH RATE PER ANNUM 1975-85	MILLIONS OF TONS FORECAST TO 1990	% GROWTH RATE PER ANNUM 1972-90	INDEX:SCENARIO AR100
A.	CONTROL SCENARIO	129	4.5	407	4.5	100
B.	HIGH GROWTH	145	5.7	469	5.3	115.2
C.	MODERATELY HIGH GROWTH	137	5.2	448	5.1	110.1
D.	MODERATELY LOW GROWTH	120	3.7	354	3.7	87.0
E.	SCENARIO A, PLUS MORE DOMESTIC PROCESSING	131	4.6	395	4.3	97.0

FUTURE TRANSPORTATION PROBLEMS AND OPPORTUNITIES

— CAPACITY REQUIREMENTS AND OPTIONS

- RAIL
- MARINE
- ROAD

— NON-TRANSPORTATION OPTIONS

PORT EXPANSION EXPENDITURES TO 1990

	MILLIONS OF 1975 DOLLARS
WEST COAST PORTS	228
GREAT LAKES PORTS	236
ST. LAWRENCE PORTS	389
EAST COAST PORTS	375
TOTAL	1,228

CANAL VOLUME/CAPACITY
(MILLIONS OF TONS PER YEAR)

	1971 VOLUME	1990 VOLUME	1990 CAPACITY*
WELLAND CANAL	63	85 – 110	90
ST. LAWRENCE SEAWAY	53	75 – 100	90

* WITH MARGINAL IMPROVEMENTS COSTING $50 – $60 MILLION

AVERAGE ANNUAL RATE OF CAPITAL EXPENDITURE INFRASTRUCTURE AND VEHICLES ($ MILLION)

	1963-1973**	1976-1990***
RAIL	320	600-1,050
MARINE	140	270-420
ROAD*	650-700	870-930
AIR	230	480-570
TOTALS	1.340-1,390	2,220-2970

*INTERCITY TRUCKS AND BUSES AND PRIMARY HIGHWAYS ONLY.

**CURRENT DOLLARS

***1975 DOLLARS

CONCLUSIONS

- EXISTING LEVELS OF FREIGHT SERVICE ADEQUATE
- INTERRUPTIONS OF SERVICE THROUGH MANAGEMENT/LABOUR DISPUTES ARE A MAJOR PROBLEM
- ANALYSIS OF RATES AND SERVICE INDICATES
  - TRUCK-RAIL COMPETITION EFFECTIVE
  - RAIL-MARINE COMPETITION EFFECTIVE FROM THUNDER BAY EAST
  - MARKET COMPETITION HAS MODERATING INFLUENCE ON SOME BULK COMMODITY RATES

CONCLUSIONS (CONT'D)

— INVESTMENT TO PROVIDE NEEDED FREIGHT CAPACITY INCREASES OVER NEXT 15 YEARS PROPORTIONATELY LARGER THAN PAST 10 YEARS BECAUSE

- SUBSTANTIAL RAIL CAPACITY MUST BE ADDED FOR FIRST TIME IN MANY YEARS
- RAIL, ROAD, MARINE AND AIR PRODUCTIVITY INCREASES THROUGH IMPROVED TECHNOLOGY LEVELLING OUT

CONCLUSIONS (CONT'D)

- BOTH RATES AND GOVERNMENT INVOLVEMENT WILL LIKELY INCREASE TO PROVIDE FUNDS FOR EXPANSION AND OPERATION OF THE SYSTEM
- MUST CHOOSE CAREFULLY AMONG WAYS OF PROVIDING NEEDED CAPACITY
- GOVERNMENT MUST PLAY CENTRAL PLANNING ROLE

CONCLUSIONS (CONT'D)

— WE ARE FACING LARGE "LUMPY" EXPENDITURES TO INCREASE FREIGHT CAPACITY AND MUST DEVISE INVESTMENT STRATEGY WHICH MINIMIZES POSSIBILITY OF OVER-INVESTMENT WHILE PROVIDING FLEXIBILITY FOR RAPID EXPANSION IF NECESSARY

FIVE MAJOR FREIGHT TRANSPORTATION PROBLEM AREAS

- WEST COAST ACCESS
- EAST CENTRAL ACCESS
- REDEVELOPMENT OF GRAIN HANDLING
- NORTHERN EXTENSIONS
- FREIGHT RATES

WEST COAST ACCESS:

CONTEXT

- GROWTH IN EXPORTS
- CRITICAL RAIL LINKS
- VANCOUVER PORT CONGESTION
- INTERESTS OF BC AND PRAIRIES
- SERVICE DEVELOPED, BUT IN STAGE OF SIGNIFICANT EXPANSION
- COMPETITION MINIMAL.

EAST CENTRAL ACCESS:

CONTEXT

- GROWTH OF MOVEMENT OF COMMODITIES
- PRAIRIES & ONTARIO EAST
- QUEBEC & LABRADOR WEST
- CRITICAL MODAL CHOICE BETWEEN UNIT TRAIN & WATER
- SLSA CHARGES DO NOT REFLECT COSTS
- POTENTIAL WELLAND BOTTLENECK IN LATE 80'S COULD COST $1 BILLION PLUS.

NORTHERN EXTENSIONS:

CONTEXT

- DEVELOPMENT OF NORTH TO ACCESS RESOURCES
- ANALOGOUS TO OPENING OF WEST
- TRANSPORTATION SERVICES IN DEVELOPING STATE
- COMPETITION MINIMAL
- CHOICE & LOCATION OF TRANSPORT SERVICES CRITICAL

APPENDICE «E»

CINQ SOURCES PRINCIPALES DE PROBLÈMES

— ACCÈS À LA CÔTE DE L'OUEST

— ACCÈS À L'EST — CENTRAL

— RÉORGANISATION DE LA MANUTENTION DU GRAIN

— EXTENSIONS VERS LE NORD

— TARIFS DES MARCHANDISES

TRANSPORT DES MARCHANDISES

— LE CONTEXTE

— LE TRANSPORT DES MARCHANDISES AUJOURD'HUI AU CANADA

— QUELLE EST L'IMPORTANCE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES AU CANADA?

— PROBLÈMES FUTURS DE TRANSPORT ET OPPORTUNITÉS

TRANSPORT DES MARCHANDISES — QUESTIONS PRINCIPALES

— ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES

— ÉNERGIE

— TECHNOLOGIE

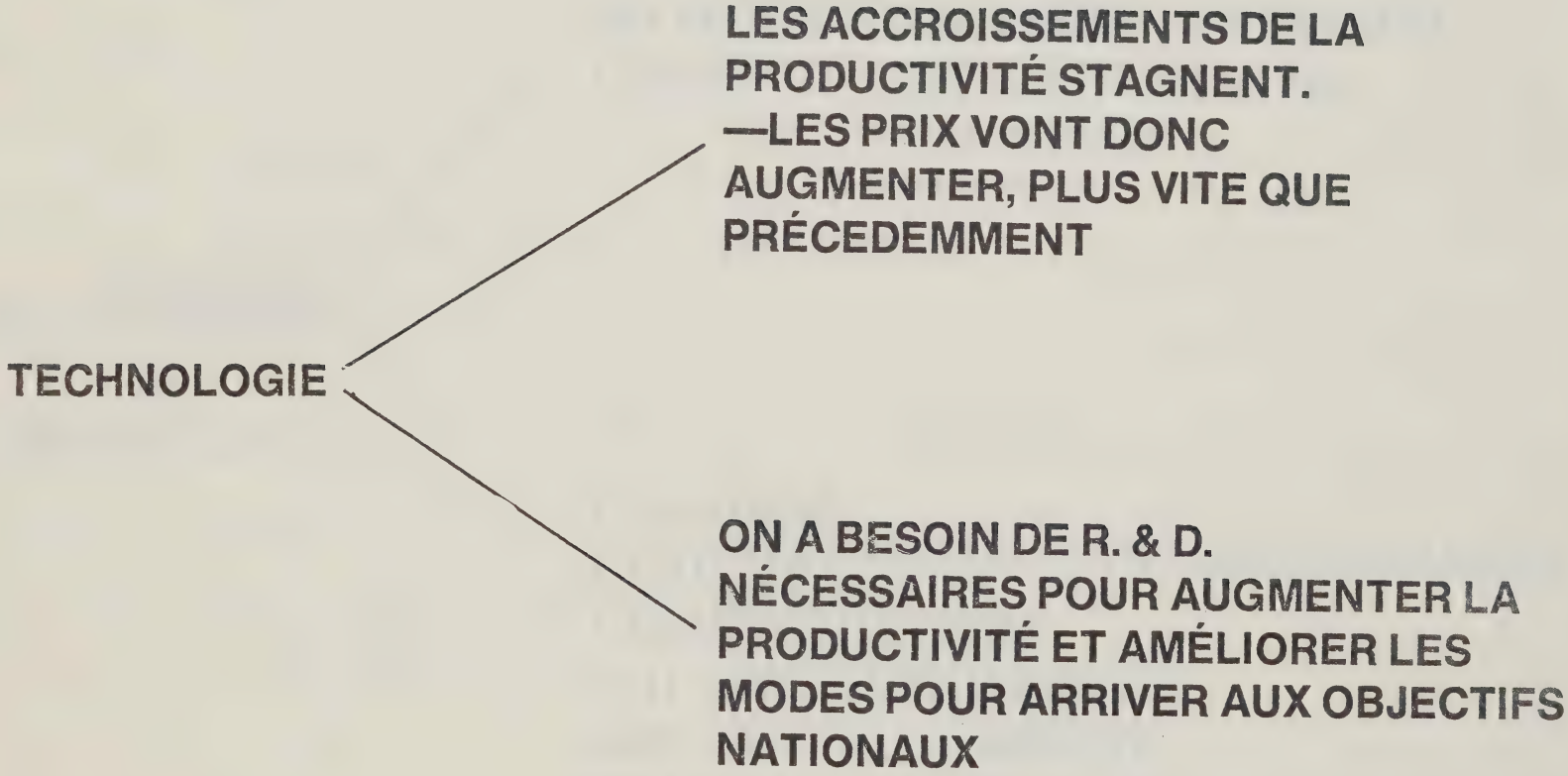
— SOCIALES

ÉCONOMIQUES
ET
FINANCIÈRES
AVENIR INCERTAIN
ÉCONOMIE REQUIERT
DES PROGRAMMES
DE TRANSPORT
FLEXIBLES
INVESTISSEMENTS CONSIDÉRABLES
DE CAPITAL;
COMBIEN L'USAGER
DEVRAIT-IL PAYER?

ÉNERGIE

LE TRANSPORT DÉPENSE
20% DE NOTRE ÉNERGIE
— IL FAUT FAVORISER
L'EFFICACITÉ DANS
L'UTILISATION DE
L'ÉNERGIE

L'ÉNERGIE CONSOMME DE PLUS
EN PLUS A SON PROPRE TRANSPORT
— CHARBON, HUILE, GAZ


TECHNOLOGIE
LES ACCROISSEMENTS DE LA PRODUCTIVITÉ STAGNENT.
—LES PRIX VONT DONC AUGMENTER, PLUS VITE QUE PRÉCEDEMMENT
ON A BESOIN DE R. & D. NÉCESSAIRES POUR AUGMENTER LA PRODUCTIVITÉ ET AMÉLIORER LES MODES POUR ARRIVER AUX OBJECTIFS NATIONAUX

SOCIALES

LE TRANSPORT JOUE
UN RÔLE IMPORTANT DANS
LA DISTRIBUTION DES EMPLOIS
ET DES GENS DANS L'ENVIRONNEMENT

LES ASPIRATIONS SOCIALES ET
POLITIQUES AFFECTENT LES
BESOINS DE TRANSPORT

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES AUJOURD'HUI

— INFRASTRUCTURE ET CIRCULATION

— LES INSTALLATIONS EXISTANTES

— VOLUMES DE MARCHANDISES

— LIMITATIONS DE CAPACITÉ

RÉPARTITION DU TONNAGE SELON LES PRINCIPAUX MODES ET INSTALLATIONS DE TRANSPORT

1971 — 1972
MILLIONS DE TONNES NETTES

TRAINS	225	
CAMIONS DE LOUAGE	109	
CAMIONS PRIVÉS	63	172
PORTS DE LA CÔTE DE L'OUEST	32	
PORTS DES GRANDS LACS	43	
CANAL DE WELLAND	63	
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	53	
PORTS DE LA CÔTE DE L'EST	78	

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES AUJOURD'HUI (SUITE)

— ACCESSIBILITÉ ET ÉQUITÉ

- NIVEAU DE SERVICE
- TARIFS
- DÉFICITS ET SUBSIDES

COÛT ET DÉFICIT TOTAUX DU TRANSPORT CANADA 1973

COÛT TOTAL PAR MODE			DÉFICIT PAR MODE	
	($MILLIARDS)	(%)	(MILLIARDS)	(% DES COÛTS MODAUX)
AÉRIEN	1.5	6	0.2	16
MARITIME	2.5	9	0.5	22
ROUTIER	20.4	76	1.2	36
FERROVIAIRE	2.5	9	0.7	26
TOTAL	26.9	100	2.6	100

TRANSPORT DES MARCHANDISES AUJOURD'HUI (SUITE)

— PROPRIÉTÉS, GÉRANCE ET CONCURRENCE

- AGENCES DE TRANSPORT ET OPÉRATEURS
- PRODUCTIVITÉ
- CONCURRENCE

ACTIFS NETS PAR MODES DE TRANSPORT (MILLIARDS DE DOLLARS, VALEUR 1968)

	1960	1970
AÉRIEN	0.70	1.19
MARITIME	3.77	3.53
FERROVIAIRE	4.66	4.47
ROUTIER	5.22	10.96
TOTAL	13.95	20.15

CONCLUSIONS — SYSTÈME ACTUEL

— ON A FAIT D'IMPORTANTS INVESTISSEMENTS AFIN D'AUGMENTER LA CAPACITÉ DE TOUS LES MODES DE TRANSPORT DURANT LES DERNIÈRES DÉCENNIES; LE RAIL EST LE SEUL MODE QUI A JOUI D'UN EXCÉDENT DE CAPACITÉ SUR LES LIGNES PRINCIPALES DURANT CETTE PÉRIODE.

CONCLUSIONS — SYSTÈME ACTUEL (SUITE)

— UN NOMBRE IMPORTANT DE SEGMENTS DU RÉSEAU FERROVIAIRE PARTICULIÈREMENT DANS LES MONTAGNES ROCHEUSES ET LA RÉGION DE L'EST CENTRAL, APPROCHENT LEUR LIMITE DE CAPACITÉ, CE QUI SUGGÈRE QU'IL FAUDRA PEUT-ÊTRE AUGMENTER À L'AVENIR LES INVESTISSEMENTS DANS LE CHEMIN DE FER PAR RAPPORT AUX NIVEAUX D'INVESTISSEMENTS ANTÉRIEURS.

CONCLUSIONS — SYSTÈME ACTUEL (SUITE)

DEPUIS 1950, GRÂCE À DES CHANGEMENTS TECHNOLOGIQUES, ON A RÉALISÉ D'IMPORTANTES AUGMENTATIONS DE CAPACITÉ DANS LE TRANSPORT PAR ROUTE, PAR CHEMIN DE FER, PAR EAU ET PAR AVION; CES AUGMENTATIONS VONT SE NIVELER ALORS QUE TOUS LES MONDES TENDENT A LA "SATURATION" TECHNOLOGIQUE. LES GAINS DE PRODUCTIVITÉ NE POURRONT PEUT-ÊTRE DONC PLUS SUFFIRE À CONTREBALANCER LES COÛTS CROISSANTS D'OPÉRATION.

CONCLUSIONS — SYSTÈME ACTUEL (SUITE)

— ON PEUT S'ATTENDRE À UNE PRESSION À LA HAUSSE MONTANTE SUR LES TARIFS COMME CONSÉQUENCE DE CES DEUX TENDANCES: EN FAIT, POUR CRÉER DU CAPITAL LIQUIDE POUR DES AMÉLIORATIONS DE CAPACITÉ ET POUR COMPENSER LES COÛTS CROISSANTS D'OPÉRATION.

— LE NIVEAU DE SERVICE OFFERT AUX EXPÉDITEURS SEMBLE ÊTRE RAISONNABLEMENT HAUT ET ÉQUITABLE EN TERMES DE LA QUALITÉ FOURNIE ET DES TARIFS CHARGÉS, BIEN QU'IL CONTINUE SANS DOUTE D'EXISTER DES ANOMALIES, CE QUI REQUERRA DES MOYENS DE CORRECTION.

L'IMPORTANCE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

— IMPORTANCE ÉCONOMIQUE
- SCÉNARIOS ÉCONOMIQUES
- ACCROISSEMENTS DANS LES MOUVEMENTS DE MARCHANDISE.
- PRODUCTION, EMPLOIS ET REVENUS
- SURVIE: ALIMENTS
  ÉNERGIE
  ET DÉFENSE

— IMPORTANCE SOCIALE
- OBJECTIFS NATIONAUX

SCÉNARIOS ÉCONOMIQUES FUTURS
DÉPENSES NATIONALES BRUTES
MILLIARDS DE DOLLARS, VALEUR 1961

				MOUVEMENTS FERROVIAIRES INTÉRIEURS		
		PRÉVISIONS JUSQU'À 1985	TAUX ANNUEL DE CROISSANCE, EN %, 1975-85	MILLIONS DE TONNES PRÉVISIONS JUSQU'À 1990	TAUX ANNUELS DECROISSANCE EN %, 1972-90	INDICE: SCÉNARIO A = 100
A.	SCÉNARIO DE CONTRÔLE	129	4.5	407	4.5	100
B.	CROISSANCE RAPIDE	145	5.7	469	5.3	115.2
C.	CROISSANCE MODÉRÉMENT RAPIDE	137	5.2	448	5.1	110.1
E.	SCÉNARIO "A" PLUS UN DEGRÉ DE TRANS-FORMATION DOMESTIQUE	131	4.6	395	4.3	97.0

POSSIBILITÉS ET PROBLÈMES FUTURS DU TRANSPORT

— EXIGENCES ET OPTIONS DE CAPACITÉ
- TRAINS
- BATEAUX
- ROUTES

— OPTIONS EN DEHORS DU TRANSPORT

DÉPENSES D'EXPANSION DE PORTS JUSQU'À 1990

	MILLIONS DE DOLLARS, VALEUR 1975
PORTS DE LA CÔTE DE L'OUEST	228
PORTS DES GRANDS LACS	286
PORTS DU SAINT-LAURENT	389
PORTS DE LA CÔTE DE L'EST	375
TOTAL	1,228

VOLUME/CAPACITÉ DES CANAUX (MILLIONS DE TONNES PAR ANNÉE)

	VOLUME DE 1971	VOLUME DE 1990*	CAPACITÉ DE 1990*
CANAL WELLAND	63	85 — 110	90
LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	53	75 — 100	90

* AVEC DES AMÉLIORATIONS MINIMES COÛTANT DE $50 — $60 MILLIONS

TAUX MOYEN ANNUEL DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS INFRASTRUCTURE ET VÉHICULES ($ MILLIONS)

	1963-1973**	1976-1990***
CHEMINS DE FER	320	600-1,050
MARINE MARCHANDE	140	270-420
ROUTES*	650-700	870-930
AVIONS	230	480-570
TOTAUX	1,340-1,390	2,220-2970

* CAMIONS ET AUTOBUS INTERURBAINS ET GRANDES ROUTES SEULEMENT

** DOLLARS ACTUELS

*** DOLLARS 1975

CONCLUSIONS

— LES NIVEAUX ACTUELS DE SERVICES DE MARCHANDISES SONT ADÉQUATS

— LES INTERRUPTIONS DE SERVICES À CAUSE DE CONFLITS DANS LES RELATIONS PATRONALES OUVRIÈRES POSENT UN PROBLÈME TRÈS SÉRIEUX

- LA CONCURRENCE ENTRE LES CAMIONS ET LE TRAIN EST EFFECTIVE
- LA CONCURRENCE ENTRE LES TRAINS ET LES BATEAUX EST EFFECTIVE
- LA CONCURRENCE QUI RÉSULTE DES FORCES DU MARCHÉ A UNE INFLUENCE MODÉRATRICE SUR CERTAINS TARIFS DES MARCHANDISES EN VRAC

CONCLUSIONS (SUITE)

— L'INVESTISSEMENT POUR FOURNIR LES AUGMENTATIONS DE LA CAPACITÉ DE FRET NÉCESSAIRE DANS LES 15 PROCHAINES ANNÉES PLUS LARGE EN PROPORTION QUE DANS LES 10 DERNIÈRES ANNÉES PARCE QUE:

- IL FAUT AJOUTER SUBSTANTIELLEMENT POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES À LA CAPACITÉ DES TRAINS
- LES ACCROISSEMENTS DE PRODUCTIVITÉ DES TRAINS, ROUTES, BATEAUX ET AVIONS PAR UNE MEILLEURE TECHNOLOGIE SE NIVELLENT

CONCLUSIONS (SUITE)

- LES TAUX ET LA PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AUGMENTERONT PROBABLEMENT POUR ASSURER DES FONDS AUX FINS DE L'EXPANSION ET DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU
- ON DOIT FAIRE UN CHOIX JUDICIEUX DES MOYENS PERMETTANT D'ASSURER LA CAPACITÉ NÉCESSAIRE
- LE GOUVERNEMENT DOIT JOUER LE RÔLE CENTRAL DE PLANIFICATION

CONCLUSIONS (SUITE)

— NOUS FAISONS FACE À DE GROSSES DÉPENSES SOUDAINES POUR AUGMENTER LA CAPACITÉ DE FRET ET DEVONS INVENTER UNE STRATÉGIE D'INVESTISSEMENTS QUI RESTREIGNE LA POSSIBILITÉ D'EXAGÉRER LES MISES DE FONDS TOUT EN PERMETTANT LA FLEXIBILITÉ POUR UNE EXPANSION RAPIDE SI NÉCESSAIRE.

CINQ SOURCES PRINCIPALES DE PROBLÈMES

— ACCÈS À LA CÔTE DE L'OUEST

— ACCÈS À L'EST — CENTRAL

— RÉORGANISATION DE LA MANUTENTION DU GRAIN

— EXTENSIONS VERS LE NORD

— TARIFS DES MARCHANDISES

ACCÈS À LA CÔTE DE L'OUEST:

CONTEXTE

- CROISSANCE DES EXPORTATIONS
- JONCTIONS FERROVIAIRES CRITIQUES
- EMBOUTEILLAGE DU PORT DE VANCOUVER
- INTÉRÊTS DE LA CB ET DES PRAIRIES
- SERVICE MIS EN ŒUVRE MAIS TOUJOURS AU STADE D'UNE EXPANSION IMPORTANTE
- CONCURRENCE MINIMALE

ACCÈS DU CENTRE DE L'EST:

CONTEXTE

— ACCROISSEMENT DU DÉPLACEMENT DES MARCHANDISES
— LES PRAIRIES ET L'EST DE L'ONTARIO
— LE QUÉBEC ET L'OUEST DU LABRADOR
— CHOIX MODAL CRITIQUE ENTRE LE TRAIN BLOC ET LE TRANSPORT MARITIME
— LES TARIFS DE AVMSL NE REFLÈTENT PAS LES COÛTS
— L'EMBOUTEILLAGE POTENTIEL À WELLAND VERS LA FIN DE 1980's POURRAIT COÛTER $1 MILLIARD ET PLUS.

EXTENSIONS AU NORD:

CONTEXTE

- DÉVELOPPEMENT DU NORD VERS LES RESSOURCES ACCESSIBLES
- SEMBLABLES À L'OUVERTURE DE L'OUEST
- LES SERVICES DE TRANSPORT AU STAGE DE DÉVELOPPEMENT
- CONCURRENCE MINIME
- LE CHOIX ET L'EMPLACEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT SONT CRITIQUES

CA1 XC 37
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 39

Tuesday, March 2, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 39

Le mardi 2 mars 1976

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation in Canada

CONCERNANT:

Documents ayant trait aux transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la
trentième législature, 1974-1975-1976

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Cadieu
Condon
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Fleming
Forrestall
Fortin
Goodale
Harquail
Hnatyshyn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Huntington
Loiselle
(*Chambly*)
Loiselle
(*Saint-Henri*)
Lumley
McCain
McIsaac
Mazankowski
Murta—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Richard Rumas

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, March 2, 1976:

Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. McRae.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du règlement

Le mardi 2 mars 1976:

M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. McRae.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 2, 1976
(41)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:18 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain and Mazankowski.

Other Member present: Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. D. H. W. Kirkwood, Senior Assistant Deputy Minister (Planning and Development) and Mr. M. Brenckmann, Director, Transportation Systems Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Kirkwood made a statement.

Mr. Brenckmann made a statement based on the material found in the document "STOL Demonstration".

The witnesses answered questions.

At 10:38 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 MARS 1976
(41)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 18 sous la présidence de M. John Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, Huntington, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain et Mazankowski.

Autre député présent: M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*).

Témoins: Du ministère des Transports: M. D. H. W. Kirkwood, premier sous-ministre adjoint (planification et développement) et M. M. Brenckmann, directeur, Direction des systèmes de transport.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur le transport au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule nº 21*).

M. Kirkwood fait une déclaration.

M. Brenckmann fait une déclaration fondée sur la documentation tirée du document «Démonstration ADAC».

Les témoins répondent aux questions.

A 22 h 38, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Rumas
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, March 2, 1976

• 2021

[*Text*]

The Chairman: Order, please. Gentlemen, I see a quorum.

Today we have the documents relating to transportation in Canada, and today's presentation is on STOL.

We are please to have with us this evening Mr. D. H. W. Kirkwood, Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development, and Mr. M. Brenckmann, Director, Transportation Systems Branch.

Mr. Kirkwood, have you any opening comments you might like to make before we proceed with the presentation?

Mr. D. H. W. Kirkwood (Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman.

The presentation that we have prepared for this evening is on the STOL demonstration project, which has been in operation between Ottawa and Montreal, as you know, for the last year and a half or so.

The management of that project has been carried out by the Transport Development Agency on behalf of Transport Canada. The Transport Development Agency, as I imagine most members of the Committee are aware, is a component of the Department located in Montreal and concerned with new technology as it applies to transportation systems.

I have here, Mr. Chairman, some copies of a brochure on the Agency. If members of the Committee are interested in the Agency and its work these could be made available.

The presentation that we have this evening was given previously by the Chairman of the Agency, Mr. Malcolm Armstrong, to a committee of the Senate. In the ordinary course of events Mr. Armstrong would have wished to give that presentation to the Committee tonight. Unfortunately, he fell ill a couple of weeks ago now with what I understand is considered probably to have been a mild heart attack. He seems to be progressing well and I gather there is no cause for concern, but it will be a little time yet before he is back at work. In his absence the presentation will be given by Mr. Marc Brenckmann, who is the Director of the Transportation Systems Branch in the Transport Development Agency in Montreal.

I think that is all I have to say by way of introduction, Mr. Chairman, and I would now ask Mr. Brenckmann to give his presentation unless there are some points that you or members of the Committee might wish to raise.

The Chairman: No, I think that is it. Thank you, Mr. Kirkwood.

Mr. Brenckmann, do you want to proceed with the presentation?

Mr. M. Brenckmann (Director, Transportation Systems Branch, Transport Development Agency, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 2 mars 1976

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, à l'ordre. Nous pouvons commencer la réunion puisque nous avons le quorum.

Nous étudierons aujourd'hui des documents concernant les transports au Canada et, plus particulièrement, le système ADAC.

Nos témoins seront M. D. H. W. Kirkwood, sous-ministre adjoint principal, responsable de la planification et du développement et M. M. Brenckmann, directeur des systèmes de transport.

Monsieur Kirkwood, avez-vous une déclaration à faire avant de commencer la présentation?

M. D. H. W. Kirkwood (sous-ministre adjoint principal, planification et développement): Merci, monsieur le président.

L'exposé que nous avons préparé concerne le projet pilote ADAC qui a été exploité entre les villes d'Ottawa et de Montréal, pendant un an et demi environ.

La gestion de ce projet avait été confiée au Centre de développement des transports, organisme qui relève du ministère des Transports et est situé à Montréal. Sa fonction principale concerne l'application des nouvelles techniques aux systèmes de transport.

J'ai apporté avec moi, monsieur le président, des exemplaires d'une brochure concernant ce centre, que je pourrais distribuer aux membres du Comité, s'ils sont intéressés.

La présentation de ce soir a déjà été effectuée devant un comité du Sénat, par le président du centre, M. Malcolm Armstrong. En fait, ce dernier aurait voulu se charger de la présentation devant votre comité, ce soir, mais, malheureusement, il a eu, il y a quelques semaines, une crise cardiaque mineure. Il semble se rétablir assez bien et assez rapidement, mais il ne pourra pas reprendre son travail avant un certain temps. En son absence, ce sera donc M. Marc Brenckmann, directeur des systèmes de transport, au sein du Centre de développement des transports, qui se chargera de la présentation.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président, et je donnerai donc maintenant la parole à M. Brenckmann, à moins que vous n'ayez quelque chose à ajouter.

Le président: Non, merci, monsieur Kirkwood.

Monsieur Brenckmann, vous avez la parole.

M. M. Brenckmann (directeur des systèmes de transport, Centre de développement des transports, Transports Canada): Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

This presentation is to be a status report on a project of Transport Canada, the STOL demonstration project, which has to be seen in the context of a broader set of activities dealing with the development of STOL technology in Canada.

Most of you will know something about this service that Airtransit runs between downtown Montreal and downtown Ottawa, and therefore I will not dwell particularly long on a description of the system that is being tested here in this demonstration. Rather, I would like to go with you over the origins of the project, the objectives that were set for it, the scope to which it was pursued, and then discuss with you some examples of the results that have been obtained to date.

• 2025

This project originated at the turn of this decade, around 1970, and the experience that had been obtained to date in air transportation was one of tremendous growth in traffic right through the sixties. This growth amounted to 10 to 20 per cent per annum and led to quite high traffic densities, particularly in Montreal, Toronto, and Vancouver, densities which raised problems in the handling of passengers, the handling of aircraft around airports, and especially in the ground transportation systems around airports.

These kinds of problems caused by congestion affect mostly the short-haul portion of the air-travel market. Passengers on a trip that lasts only one hour are much more vulnerable to uncertainties and delays on the ground, which can easily amount to several hours. Yet in North America this portion of the air traffic is not negligible. On the contrary, it is a very important sector of the total transportation market.

This situation led to a search for solutions to this congestion problem affecting short-haul air transport. Many solutions have been proposed and are being tried nowadays—and STOL really is just one of the solutions; it is not the only one.

If it would be useful for you I will just recap what is understood nowadays by a STOL system in the context of this search for a solution to short-haul air transport congestion.

Basically it is the following: if one could locate airports close to the traffic-generating departure and arrival zones, one would meet the problem head on: the problem of delays on the ground; the problem of congestion at airports, and so on.

Typical traffic-generating zones are, for instance, downtown sections in large metropolitan areas. However, they could also be in industrial satellite cities or parks; in residential suburbs; indeed, also at the international airport because it too must be connected and it itself generates a lot of traffic. If all these points were served by a nearby small, simple airport they could be linked to other centres of a similar nature right across more densely-populated areas of this country or of other countries. This would create a separate short-haul network of air routes using STOL aircraft.

[*Interprétation*]

La présentation de ce soir est destinée à faire le point sur le projet—pilote—ADAC, dans le contexte global des activités de développement de ce genre de systèmes au Canada.

La plupart d'entre vous connaissent sans doute ce service, qui a été exploité par Airtransit entre Montréal et Ottawa; de ce fait, je ne consacrerai pas beaucoup de temps à la description du système lui-même, dans le but de vous présenter avec plus de détails les origines du projet, ses objectifs, sa portée et ses résultats.

Ce projet a été conçu vers la fin des années 60 et au début des années 70, à une époque où le transport aérien venait de profiter d'un taux de croissance très élevé. En effet, cette croissance avait atteint de 10 à 20 p. 100 par an et avait été la source de densités de trafic très élevées, surtout entre Montréal, Toronto et Vancouver; l'augmentation de ces densités soulevait des problèmes particuliers: accueil des passagers et manutention dans les aéroports et, surtout, transports de surface autour des aéroports.

Ces difficultés, causées par la congestion du trafic, affectaient essentiellement les transports à courte distance, c'est-à-dire les transports qui ne dépassaient pas une heure, étant donné que ce sont eux qui sont les plus vulnérables aux retards des transports de surface, qui pouvaient facilement atteindre plusieurs heures. Cependant, an Amérique du Nord, cette partie du trafic aérien n'est pas négligeable puisqu'elle constitue un élément très important du marché total des transports.

Cette situation a obligé les autorités responsables à rechercher des solutions originales pour les transports sur courte distance. Beaucoup de solutions ont été proposées et sont testées, l'une d'entre elles étant le système ADAC.

Qu'est-ce qui caractérise le système ADAC, dans le contexte des problèmes particuliers du transport aérien sur courte distance?

Ce sont essentiellement les facteurs qui suivent. On a constaté que si l'on pouvait situer les aéroports à proximité des zones génératrices de trafic, c'est-à-dire des zones de départ et d'arrivée des passagers, on pourrait supprimer les retards causés par les transports terrestres et l'encombrement des aéroports.

Ainsi, les zones génératrices de trafic sont généralement les centre-villes des grandes zones métropolitaines, les villes satellites industrielles, les secteurs résidentiels, ainsi que les aéroports internationaux. On a donc constaté que si tous ces points pouvaient être desservis par un petit aéroport local, ils pourraient être reliés à d'autres centres de même nature, caractérisés par une population très dense, dans notre pays ou à l'étranger. Ceci amènerait donc à créer un réseau séparé de liaisons aériennes sur courte distance, utilisant des appareils ADAC.

[*Text*]

These principles are deemed to be necessary for aircraft and the whole system that surrounds it to qualify as STOL and, up to this demonstration, these four principles had never been embodied in one system: the aircraft has to be able to use short runways; it has to be able to fly steeply in and out of the airport; It has to be quiet to be acceptable to the neigbouring communities; and it has to operate under civil certification rules.

At about the same time, in the early seventies, engineering studies were conducted on various concepts which could maybe make this system possible. The reason why Canada has now embarked in a project such as the demonstration is precisely because several industries in Canada proposed a STOL concept. The one we will deal with tonight is exemplified here in the conceptual sketch that was prepared about that time of the de Havilland DHE-7 aircraft, a 48-seat aircraft capable of taking off and landing on 2,000-foot runways.

• 2030

This whole industrial activity generated studies and recommendations being made by the industry, by the Science Council and internally within the Ministry of Transport leading up to submissions and eventually a decision by Cabinet to engage in this field in earnest. The decision was essentially two-fold. One was to plan ahead for a comprehensive, over-all national program in STOL development, which had principally industrial production intents, and in advance of these potential developments, to launch as rapidly as possible a demonstration, a demonstration which would permit obtaining answers to a lot of questions which, really, could not be resolved without some practical experience. This was to be, then, the mandate to conduct a STOL demonstration.

The purposes of this demonstration are summarized here in the form of six basic objectives and you will note that none of these have to do with the providing of transportation on the particular link, Ottawa-Montreal. On the contrary, they are designed to find answers in six very different areas.

The first objective was to define technically and develop in an engineering sense, a STOL system under a set of regulations which would be applicable to this type of air transportation.

The second, once having created the system, was to test it operationally and once it was found to be feasible operationally then to offer it to the travelling public to see what degree of acceptance and what the market for this kind of transportation service would be like. The public at large would also be affected by this experiment, in that, in the neighbourhood of the STOL ports, one would be interested in knowing the degree of acceptance of the general public.

Very importantly, this demonstration, since it involved a simulated commercial operation, would be able to demonstrate certain economic facts about services of this kind from which the economic viability of future services could be deduced.

Finally, having set up such a system with Canadian hardware, with Canadian know-how, the whole demonstration would provide an ideal showcase for interested parties in Canada and throughout the world who might

[*Interpretation*]

Pour qu'un système de ce genre puisse être considéré comme étant un système ADAC, il doit répondre à quatre principes fondamentaux, qui, jusqu'à la mise en route du projet de démonstration, n'avaient jamais été appliqués dans le cadre d'un système unique. Quels sont ces principes? Il faut que l'appareil puisse utiliser des pistes très courtes, suivre une courbe de décollage ou d'atterrissage de forte pente, être silencieux, pour ne pas gêner les agglomérations avoisinantes, et être agréé par les autorités civiles.

A la même époque, c'est-à-dire au début des années 70, des études techniques étaient réalisées, en fonction de ces quatre principes, pour parvenir à la conception d'un système adéquat. Si le Canada s'est lancé dans un projet-pilote tel que celui que je vais vous présenter, c'est précisément parce que plusieurs entreprises canadiennes sont parvenues à mettre sur pied un système ADAC acceptable. Celui que nous allons examiner ce soir est caractérisé par la diapositive qui vous est actuellement présentée, montrant un appareil de Havilland DHE-7, appareil à 48 places capable de décoller et d'atterrir sur des pistes de 2,000 pieds de long.

Ces recherches ont suscité des études et des recommandations, de la part des entreprises concernées, du Conseil des sciences et d'organismes internes au ministère des Transports, ce qui a amené, finalement, à une double décision du Cabinet. Il s'agissait, d'une part, de mettre au point un programme national de développement du système ADAC, devant aboutir à une production industrielle régulière et, d'autre part, de lancer, dans l'immédiat un projet-pilote destiné à fournir les réponses aux diverses questions d'ordre pratique qui n'étaient pas encore résolues. C'est donc dans ce contexte que le ministère des Transports a été chargé d'instaurer ce projet expérimental.

Les objectifs étaient au nombre de six et vous constaterez qu'aucun d'entre eux ne concernent l'instauration de liaisons aériennes entre Ottawa et Montréal. En effet, ces objectifs sont au contraire destinés à trouver des réponses à six problèmes particuliers.

Le premier était de définir et de mettre au point le système ADAC lui-même et les règlements qui permettraient d'en généraliser l'utilisation.

Le second était d'étudier le déroulement des opérations. Le troisième était d'étudier les réactions du public dans le but de déterminer l'importance du marché potentiel. Le quatrième objectif était d'étudier la réaction des agglomérations voisines des ADAC ports, puisqu'elles seraient affectées par l'expérience.

Le cinquième objectif, qui était très important, était d'étudier les variables économiques du service, puisqu'il s'agissait de simuler son exploitation commerciale, dans le but d'en évaluer la rentabilité.

Le sixième et dernier objectif était de stimuler le marché international pour le matériel ADAC, puisqu'il s'agissait d'un système conçu par des Canadiens, avec du matériel canadien.

[*Texte*]

become future customers of the Canadian aeronautical industry.

These objectives having been set, the first task was to design this demonstration. And I want to single out one of the design factors because it will come up and it is an important one in the discussion of the results. This is the choice of the aircraft. There were many other design factors involved but time will not permit to really describe them.

At the time, around 1972, the only Canadian STOL aircraft which could be put into commercial operation was the de Havilland Twin Otter aircraft. This is a small aircraft, a 12,000-pound, 19-seat aircraft. Moreover, it is used in a variety of roles and if it is to be used in a STOL mode, taking off from short runways under transport carrier rules, it has to be constrained by certain weight limitations. Since it is a small aircraft, the cabin is rather restricted and it will start to be more advisable to test this concept with realistic type of seating arrangements adapted to this aircraft. The net result of this constraint is that in the demonstration, this aircraft was to be operated with 11 seats. With 11 seats it is obvious that we are not talking about a full-scale type of operation, on the contrary, we are talking about a reduced scale, a scale model of what a future STOL operation might be. In analyzing the results from this demonstration, one has to keep this fact in mind.

• 2035

Other design factors concern noise but at the moment I will skip rather quickly over it. I will be glad to answer some questions about the noise factor. One type of feature of the whole project is pictured here in the form of the timetable which governed the project. One has to realize that to set up a transportation demonstration involving equipment, services, carriers, passengers and all the rest, this is not something that can be set up in one year or even in two years.

The whole planning and design cycle to the actual go-ahead and the commitments of funds to this project took several years. This time was occupied by very intensive testing and designing activities essentially carried out by the air administration of the Department of Transport. The technical services were busy testing aircraft, modifying electronics in adapting very sophisticated and, at that time still, prototype electronics to the system. The choice of location and the layout of STOLport had to be established and completed and it is only by about April 1972 that some actual ordering of equipment could take place in the form of the aircraft first, in July 1973 that the STOLport construction could begin, in October 1973 that an airline was being formed, in this case, as a subsidiary of Air Canada, incorporated under the name Air transit and operated entirely separately from Air Canada, although with some personnel which was assigned on loan to launch this airline, leading eventually to a passenger service starting in July 1974, as you most probably know, a service which was to have a duration of approximately two years.

Again, as you recently heard, the termination date of the demonstration has been set at the end of April 1976, giving a total duration of 20 months for this demonstration. Even after the close of the demonstration, the results that have been acquired from this exercise will have to be evaluated and summarized and passed on to those interested.

[*Interprétation*]

Ces objectifs ayant été fixés, il fallait concevoir un système permettant de les atteindre. Sans entrer dans les détails, je relèverai simplement l'un des facteurs fondamentaux du système, puisqu'il aura une influence directe sur l'analyse des résultats. Il s'agit, plus particulièrement, du choix de l'appareil.

A l'époque, c'est-à-dire vers 1972, le seul appareil canadien de type ADAC pouvant être exploité commercialement était le Twin Otter de la société de Havilland. Il s'agissait d'un petit appareil, de 12,000 livres, pouvant transporter 19 passagers. Cet appareil pouvait être adapté à divers usages mais pouvait surtout être adapté au système ADAC, après certaines modifications dues aux restrictions de poids. En effet, puisqu'il s'agit d'un appareil relativement léger, il a été jugé plus pratique d'en modifier l'aménagement intérieur, c'est-à-dire d'en ramener le nombre de places de 19 à 11. Il faut donc tenir compte, pour l'analyse des résultats, du fait que le projet de démonstration a été réalisé avec un modèle réduit, en quelque sorte.

Je n'insisterai pas, pour l'instant, sur les problèmes de bruit, qui ont été pris en considération, mais je serai tout à fait disposé à répondre aux questions que vous pourriez avoir à poser à ce sujet. Je passerai maintenant au calendrier général de réalisation du projet. En effet, il faut bien se rendre compte que la réalisation d'un tel projet, exigeant l'achat de matériel et l'établissement de services divers, ne se fait pas du jour au lendemain.

De fait, plusieurs années se sont écoulées entre la décision d'origine et l'exploitation concrète du service. Ces années ont été consacrées à la réalisation d'études préliminaires très intensives de la part des services compétents du ministère des Transports. C'est ainsi qu'il a fallu tester les appareils, modifier les systèmes électroniques, sélectionner des sites pour la construction aéroports ADAC et ce n'est donc qu'en avril 1972 que l'on a passé les premières commandes d'appareils; en juillet 1973 a commencé la construction des aéroports ADAC et en octobre 1973 a été constituée la société aérienne responsable de l'exploitation du service, c'est-à-dire la Société Airtransit, filiale totalement indépendante de la Société Air Canada, même si cette dernière lui a fourni une partie de son personnel. Finalement, c'est en juillet 1974 qu'ont commencé les premiers vols, qui devaient durer environ deux ans.

Comme vous le savez sans doute, la date de cessation du service a été avancée au mois d'avril 1976, ce qui fait que le projet-pilote lui-même aura duré 20 mois. Cependant, après cette date, les résultats obtenus devront être analysés et évalués par les organismes concernés.

[*Text*]

Another way of describing the project as a whole is to talk briefly about the capital expenditures given here in millions of dollars and totalling $15.5 million dollars. In this total, the largest single chunk consists of the aircraft spares and the electronics equipment, totalling about $8 million. The second largest category concerns the construction of the STOLport, and you see here that the Montreal STOLport was somewhat more expensive than the Ottawa STOLport, basically because in Montreal a whole new site had to be adapted for the purpose and in Ottawa an existing landing strip could be used.

• 2040

Another side of the financial picture is the funding required to operate both the demonstration as a whole and the service in particular, again given in millions of dollars. The first item shown is that a considerable expense had to be entered into just to launch the activity. Preoperational expenses were incurred while the STOLports were being initially staffed and where the operations were being tested, where the personnel was being trained and the whole systems operation readied for commercial services.

The first full operational year for which records have been obtained showed net operating expenditures for the project of $3.5 million. The second year, which is not a full year and which is not fully over either, is estimated at this point to require $3.2 million, for a total of $9.2 million or, if one totals both operating and capital expenditures, a grand total of $24.7 million.

At this point, I would like to turn over really to a description of some of the results. The results essentially line up in the six categories of the objectives that I mentioned before.

In terms of technical achievement, and as a gauge of how well the system performs from a physical point of view, a quantity that is very often used in airline parlance—for instance, where they introduce a new type of aircraft—is to talk about flight completion and on-time departure reliability figures. Here we see on teh left the figure obtained for the first year of operation of Airtransit, labelled STOL; and we compare that with the typical record accumulated by a conventional airline operation on the same leg, on the same route, Ottawa-Montreal; and we see that as far as on-time performance is concerned, the STOL service, Airtransit service, actually did better than the regular airline.

The flights not completed fall into two categories. Either the flights were late, and here we see that the STOL service was very much more on time, and indeed it had to be on time if one considers that they had departures every half-hour or every hour; however, the Airtransit system suffered from a number of flights, a slightly greater number of flights, cancelled. This is essentially traceable to the fact that the Twin Otter aircraft is not exactly on a par with modern jet airliners.

Another way of displaying how the system worked in practice is to look at actual total travel time door-to-door for the five modes of transport that are now in operation on this route, taking an origin and a destination somewhere in the central districts of the two cities. We see here that the STOL system did achieve a significant time saving in total travel time, varying from about half an hour if

[*Interpretation*]

Parlons maintenant des investissements pour la réalisation de ce projet, qui ont atteint un total de 15 millions et demi de dollars. Comme vous pouvez le voir, la partie la plus importante de cette somme a été consacrée à l'achat des appareils, des pièces de rechange, ainsi que du matériel électronique, puisque tout ceci a coûté environ 8 millions de dollars. La seconde catégorie, par ordre d'importance, concerne la construction des ADACports, et vous pourrez constater que celui de Montréal a coûté beaucoup plus cher que celui d'Ottawa étant donné que, dans le premier cas, il a fallu aménager un nouveau site alors que, dans le second cas, la piste d'atterrissage existait déjà.

Passons maintenant à un autre aspect financier de ce projet, à savoir les fonds nécessaires au financement du projet-pilote dans son ensemble et du service en particulier; ce chiffre vous est indiqué en millions de dollars. Vous voyez tout d'abord qu'il a fallu consacrer des fonds importants au lancement de cette opération. En effet, avant même d'engager des fonds pour l'exploitation du service, il a fallu y affecter le personnel approprié, tester les différentes phases de l'opération, former le personnel, en un mot rendre le système commercialisable.

Pendant la première année de mise en service, les dépenses d'exploitation du projet se sont élevées à 3,5 millions de dollars. Pour la seconde année, qu n'est pas une année complète, on a prévu un chiffre de 3,2 millions de dollars, soit un total de 9,2 millions de dollars; si l'on additionne les frais d'installation et les dépenses d'exploitation, nous avons un total de 24,7 millions de dollars.

Je vais maintenant vous donner plus de détails quant à la signification de ces résultats; je respecterai, pour cela, les six catégories d'objectifs dont j'ai parlé tout à l'heure.

En ce qui concerne les résultats techniques, les deux critères le plus souvent utilisés pour un nouvel avion, dans le jargon aéronautique, sont les vols effectués et la ponctualité des départs. A gauche, vous pouvez voir les résultats obtenus pendant la première année d'exploitation de l'ADAC; vous pouvez comparer ces résultats avec ceux d'un avion conventionnel pour la même distance et le même itinéraire, soit Ottawa-Montréal. Comme vous pouvez le constater, les vols ADAC sont beaucoup plus ponctuels que les vols ordinaires.

En ce qui concerne les vols non effectués, ils se classent en deux catégories. Tout d'abord, les vols accusant un certain retard: nous voyons à nouveau que le service ADAC est beaucoup plus ponctuel que les autres services ordinaires; de toute façon, cela était pratiquement une nécessité puisqu'il y avait des départs toutes les demi-heures ou toutes les heures: il faut cependant reconnaître que le système Airtransit a dû annuler un certain nombre de vols, la raison essentielle étant que le "Twin Otter" ne peut tout de même pas rivaliser avec les avions modernes.

Une autre façon d'évaluer les résultats pratiques du système est de considérer la durée totale du trajet, du point de départ au point de destination, et de comparer cette durée entre les cinq modes de transports qui désservent actuellement cet itinéraire. Nous voyons alors que le système ADAC a réellement permis de gagner du temps, c'est-à-dire environ une demi-heure si on le compare à la

[*Texte*]

compared to conventional air travel up to something of the order of two hours if compared with some of the other modes. This is really, as we will see later, the basis of the advantage that is being sought by a STOL system and the basis for some of the popularity which this type of service eventually acquired. It is also useful to picture the competitive environment as seen or as perceived by the passengers which characterize this demonstration. We have here displayed the total trip-cost composed of the white bar which is the actual fare and the blue bars which are the secondary costs such as access-egress costs, parking and so on. Each mode has two bars essentially giving a range between those two values of a minimum total to a maximum total depending on the class of service and the access-egress mode used. The basic condition is that with the fares that were set for the STOL demonstration—fares which were varied somewhat arbitrarily to find out that the characteristics of the market would be; with these average fares, the total trip-costs by STOL were somewhat less than the total trip-costs by conventional air service. However, it was considerably more than the total trip-cost by any other mode.

• 2045

Who were the passengers who chose to use the STOL service? The overwhelming majority were people travelling on business, but not all of these were businessmen. There were people going to school and there were tradespeople, but the vast majority of the passengers were indeed in the professional, managerial or sales categories. An interesting side note was that 50 per cent of all ridership was federal government employees ascertained by their arrangements through central travel services. Eighty per cent of the passengers took return trips and most of these during the same day. Seventy-five per cent of the passengers started or ended their trip down town. This demonstrates the quality of the downtown area as a traffic generator for this type of travel. Two thirds of the passengers used special STOL mobiles; the bus that provides transport between the terminal and the downtown area.

Here we have some data on both the total traffic between the two cities and the portion of the traffic that eventually went to the STOL service. If we total all passengers by car, bus, rail and air modes between Ottawa and Montreal we are approaching 3 million passengers per year. Most of these passengers use the automobile, and a good half of these passengers are on pleasure or non-business trips. The traffic on the STOL service for the first full year amounted to 94,000 passengers. We asked the passengers what mode they would have chosen if the service had not existed. In other words, we tried to obtain an indication on where this traffic came from. We see that it really came from all the other modes, mostly from air and automobile, but also from bus and from the rail service. Now this type of data, joined with some more in-depth information about the passengers, their habits and their preferences, will permit us to examine the potential for a STOL system in the future. It is in this sense that this data is useful.

Typically, we found that in probing what passengers expect from the service—and here we are to remember that we are dealing with a business-oriented passenger, we postulated certain reasons which we thought would influence their choice, such as trip time, reliability, et cetera. We categorized the response into the percentage of respondants who thought such a characteristic would be

[*Interprétation*]

durée des vols ordinaires, jusqu'à deux heures si on le compare avec d'autres moyens de transports. C'est là l'avantage essentiel, comme nous le verrons plus tard, que présente le système ADAC et l'origine de la popularité qu'il a acquise au fur et à mesure de son exploitation. Voyons maintenant la situation de concurrence telle qu'elle est perçue par les usagers du système ADAC. La colonne blanche indique ici le coût du trajet, c'est-à-dire le tarif réel, et les colonnes bleues, les coûts secondaires, c'est-à-dire les coûts d'accès et de sortie, de parking etc. Pour chaque moyen de transport, vous avez deux colonnes indiquant chacune un minimum et un maximum, selon la classe utilisée et le moyen de transport emprunté pour atteindre ou quitter l'aéroport. Je dois vous dire à ce sujet que les tarifs du service ADAC avaient été fixés de façon un peu arbitraire afin de nous permettre de sonder le marché; ces tarifs ayant été fixés à un taux moyen, nous avons constaté que le coût total du voyage par l'ADAC était quelque peu inférieur à celui d'un vol régulier. Cependant, il était bien supérieur à celui d'un autre moyen de transport.

Voyons maintenant les caractéristiques des passagers du service ADAC. La grande majorité d'entre eux voyageaient pour affaires, sans être pour autant tous des hommes d'affaires. En effet, certains allaient à université, d'autres étaient des représentants de commerce mais, dans la grande majorité, il s'agissait de professionnels, de directeurs etc. Il est également intéressant de constater que 50 p. 100 des usagers étaient des employés du gouvernement fédéral, qui avaient donc passé par des services de voyages centraux. Quatre vingts pour cent des passagers ont pris un billet aller retour dans la même journée. Soixante-quinze pour cent ont commencé ou terminé leur voyage au centre-ville. Cela prouve que ce type de service est particulièrement adapté au centre-ville. Les ⅔ de nos passagers ont utilisé les cars spéciaux ADAC, c'est-à-dire les autobus qui font la navette entre l'aéroport ADAC et le centre-ville.

Passons maintenant au trafic total entre ces deux villes et la portion de ce traffic qui a été assurée par le service ADAC. Si l'on fait la somme de tous les voyageurs empruntant le car, l'autobus, le train et l'avion entre Ottawa et Montréal, nous approchons du chiffre de 3 millions par an. La plupart d'entre eux utilisent l'automobile, et il s'agit alors surtout de voyages d'agrément. Pendant sa première année d'exploitation, le service ADAC a transporté 94,000 passagers, à qui nous avons demandé quel autre moyen de transport ils auraient pris si notre service n'avait pas existé. Nous avons constaté que ces choix étaient très variés mais que la plupart d'entre eux auraient pris l'avion ou l'automobile tandis que les autres auraient opté pour l'autobus ou pour le train. Ce genre de données, ajoutées à d'autres informations plus précises sur les caractéristiques de nos passagers, c'est-à-dire sur leurs habitudes et leurs préférences, nous permettra d'étudier le potentiel d'un système ADAC pour l'avenir.

En cherchant à savoir ce que nos passagers attendaient de nous, et n'oublions pas que notre service assure essentiellement des voyages d'affaires, nous avons envisagé plusieurs raisons qui pouvaient, à votre avis, influencer leur choix, notamment la durée du trajet, la ponctualité des vols, etc. Nous avons classé ces réponses selon que les passagers estimaient que cette caractéristique était très

[*Text*]

very important, moderately important, or not important at all. We see here that the first two are by far the most significant ones: trip time and on-time reliability. Of moderate importance are the aspects of convenience, which have to do with both the number of departures, and access and egress facilities. The other three which, typically, are those kind of attributes through which air lines wage their competitive wars—namely, ride comfort, trip cost, and on-board service—did not rate high at all in the particular case of short haul business travel.

So much for the type of passengers and the kind of results we obtained on that subject.

• 2050

Costs: It is a fairly difficult task to characterize costs. Here we have singled out one aspect only—the airline operating costs. There are other costs involved in running a STOL service. There were other costs involved in running the demonstration itself, because it is an experimental program. The most important costs not mentioned here are the STOLport or airport costs—both the capital costs and the running costs of the airports. However, in the demonstration, since we had only one route and since we had somewhat temporary facilities set up as STOLports, no global figures can yet be given about the economics of STOLports. However, for the airline we can begin to assemble a case.

I would like to go quickly through the column at the left, which lists the costs and the revenue for transit as it existed for the first year in terms of dollars per passenger for one trip. All this is based on the load factor which is experienced now in the Airtransit service—namely, about 60 per cent; 60 per cent of the seats are occupied. Costs are typically divided into direct costs which go into the actual running of the aircraft: the pilots, the fuel, the maintenance, the ownership costs. These amounted to about $22 per passenger. The indirect costs, on the other hand, have to do with services, sales, management, overhead, and things of that type. These amounted to $17 per passenger, for a total of $39 per passenger. During the first year of operation the average yield per passenger—revenue collected from the passengers—was at the level of $21 per passenger, leaving a deficit for this operation of $18 per passenger.

Here I go back to the remarks I made about the choice of the aircraft and the fact that this is a scaled-down experiment. Costs do abide by the laws of scale, and those that are most directly affected are in fact the direct operating costs. Taking detailed data available from the demonstration and projecting it using airline type of know-how about how costs are located, to what the operation would be like with a 48-seat DHC-7 aircraft, we obtained figures as shown on the right, arriving at total operating costs of about $25 per passenger. Also given is what is termed here the "current level". As I said, the fares have been varied and in fact have been increased steadily during the experiment. At the time this slide was prepared, the current level of the air transit fare was $26 per passenger per trip. This essentially demonstrates that it is entirely possible for a STOL airline system of this type to be self-sufficient from the airline point of view. This has to be considered in

[*Interpretation*]

importante, d'importance moyenne ou sans aucune importance. Nous voyons alors que les deux jugées les plus importantes sont la durée du trajet et la ponctualité des vols. A été jugée d'importance moyenne la commodité du moyen de transport, c'est-à-dire la fréquence du départ et les conditions d'accès et de sortie. Les trois autres caractéristiques sont les attributs que toute compagnie aérienne cherche à mettre en valeur pour faire face à la concurrence, et il s'agit du confort en vol, du prix du billet et du service à bord. Ces trois caractéristiques ont été jugées sans aucune importance par nos passagers qui, je vous le rappelle, effectuaient un court trajet pour affaires.

Nous en avons maintenant terminé avec les caractéristiques de nos passagers et les résultats que nous avons obtenus à ce sujet.

Nous allons donc maintenant passer au chapitre des coûts. C'est une question assez difficile et la diapositive que vous voyez maintenant ne vous indique que les coûts d'exploitation, mais je vous signale qu'il y en a d'autres. En effet, il a fallu engager certains fonds pour le projet-pilote lui-même puisqu'il s'agit, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, d'un programme expérimental. Les coûts les plus importants qui ne sont pas mentionnés ici sont les coûts d'installation des ADACports et les coûts d'exploitation de ces aéroports. Cependant, étant donné que nous ne desservions qu'un seul itinéraire, et que les aéroports ADAC n'étaient que des installations temporaires, il est impossible de donner un chiffre global sur les coûts d'exploitation et d'installation de ces aéroports.

Je vais maintenant passer rapidement sur la colonne de gauche, qui vous indique les coûts et les revenus du système pendant la première année d'exploitation, soit le coût par passager et par vol. Ces chiffres tiennent compte du taux d'occupation des vols Air Transit qui est de 60 p. 100; en d'autres termes, 60 p. 100 en moyenne des sièges sont occupés. Nous voyons tout d'abord les coûts directs, c'est-à-dire l'utilisation de l'appareil: les pilotes, le carburant, l'entretien, l'achat etc. Ces coûts représentaient $22 par passager. En ce qui concerne les coûts indirects, c'est-à-dire les services, les ventes, la gestion, les frais généraux, ils s'élevaient à $17 par passager, soit un total de $39 par passager. Pendant la première année d'exploitation, les revenus moyens représentaient $21 par passager, soit un déficit de $18 par passager.

J'en reviens aux remarques que j'ai faites tout à l'heure à propos de notre choix d'un appareil de capacité réduite. Bien sûr, les coûts obéissent aux lois de la grandeur et les coûts directs sont les plus touchés dans ces cas-là. Étant donné que nous disposions de données assez précises sur les résultats de notre projet-pilote, nous avons essayé de prévoir quels seraient les résultats obtenus en utilisant un appareil DHC-7 de 48 places. Nous avons alors constaté que le total des coûts d'exploitation s'élèvraient à $25 par passager. La diapositive vous indique entre parenthèses le «niveau actuel»; je vous ai dit tout à l'heure que les tarifs avaient été augmentés régulièrement au cours de l'expérience. Lorsque cette diapositive a été faite, le niveau actuel des tarifs était de $26 par passager par vol. Cela prouve donc qu'il est tout à fait possible, pour un système ADAC de ce type, de s'autofinancer. C'est un argument dont il faut tenir compte étant donné que pour une si

[*Texte*]

contrast with the current situation where, on a 100-mile leg, very few large airlines can actually claim that they are capable of doing as well.

• 2055

Finally, some words on the fifth objective, the one of testing what the reaction of the public at large to this possible intrusion into their lifestyles would be and has been. First, the very fact that the demonstration did take place, and that it has taken place now for some 19 months without any significant type of public reaction—very few communications were received from the general public, and most of these occurred in the first few weeks of operation—is a result in itself.

However, public opinion is somewhat difficult to gauge just on the number of letters that either the department or various public officials receive, and that is why in this program we did conduct some in-depth investigations, surveys and interviews with a fairly large number of people in both cities, both before the operation took place and after the service had been in operation for some six months. The bar graph attempts to give a gross picture as to what these investigations found. Each group surveyed is considered both before, on the left, and after, on the right; the City of Ottawa is the group on the left again, the City of Montreal on the right. Two groups in each city were surveyed, namely people living close to the STOLport who would be directly affected, and people living far away who would only really hear about it through the media or through conversations with others—in other words, who would hear about the effect second hand.

Three major findings can be derived from this display. The first one is pretty obvious and that is that, generally speaking, both before and after the demonstration the percentage of people who were decidedly unfavourably inclined towards the environmental effects of this STOL demonstration were very few indeed. Second, the actual exposure to the experiment; the fact that people could see for themselves what was involved, what were the noise levels, what were the other effects of the service, caused the number of favourable responses to increase in all groups. Third, maybe there is one characteristic that is different between Ottawa and Montreal; Montreal is a large city and, as many large cities, it is plagued with many ills; in all these ills the STOL service really did not loom very large. A very large number of people are totally unaware of the service in Montreal, and have remained unaware, whereas this is not true, or not as true, in Ottawa where the topic was raised much earlier and where, maybe, people are closer to what is happening in the city.

So, generally speaking, these types of data, plus the actual experience of the demonstration, very strongly indicate that that kind of service can find acceptance amongst the general public that is being impacted.

• 2100

Now, quickly to run through the results obtained once more, and to point out that these are answers, or the beginnings of answers, to questions that could not really be answered in 1971 or 1972. A STOL system has been defined, developed and now operates under STOL-adapted safety regulations, civil safety regulations; the system has been tested andd demonstrated to be feasible and, again, at the time when the slides were being prepared, data were still flowing in and we could say that developments were still in progress and general experience is still accumulat-

[*Interprétation*]

courte distance, soit 100 milles, peu de compagnies aériennes pourraient prétendre en faire autant.

Nous en arrivons maintenant au cinquième objectif, à savoir la réaction du public vis-à-vis de ce qui pouvait constituer un intrusion dans sa vie privée. Tout d'abord, le fait que cette expérience ait eu lieu et qu'elle se poursuive depuis 19 mois sans que le public n'ait manifesté de réactions particulières, est un résultat assez positif.

Il est cependant difficile de fonder l'opinion publique simplement par les lettres adressées au ministère ou à différents fonctionnaires et c'est la raison pour laquelle nous avons fait nos propres enquêtes et nos propres interviews auprès d'un grand nombre de résidents et de villes; ces enquêtes ont eu lieu avant le lancement de cette expérience et six mois plus tard. Les colonnes vous indiquent les résultats de ces enquêtes. Pour chaque groupe étudié, la colonne de gauche vous indique sa réaction avant le lancement et celle de droite après; les quatre colonnes de gauche indiquent les résultats obtenus auprès des résidents d'Ottawa, et celles de droite indique les résultats obtenus auprès des résidents de Montréal. Pour chaque ville, deux groupes ont été étudiés, c'est-à-dire ceux qui vivent près des aéroports ADAC et qui sont donc directement touchés, et ceux qui vivent loin de l'aéroport et qui n'en ont donc entendu parler que par la presse ou par des conversations.

Les trois principaux résultats de ces enquêtes sont les suivants. Tout d'abord, de façon générale, avant et après le début de l'expérience le pourcentage de gens peu favorables à ce projet pour des raisons écologiques était très faible. Deuxièmement, le fait que beaucoup de personnes aient pu voir elles-mêmes ce en quoi consistait cette expérience et quels étaient les niveaux de bruit et autres conséquences du service, a augmenté considérablement le nombre de réponses favorables dans tous les groupes. Troisièmement, il convient peut-être ici de faire une légère distinction entre Ottawa et Montréal; en effet, cette dernière est une grande ville qui, en tant que telle, est accablée de nombreux maux; dans ce contexte le service ADAC était considéré comme un autre mal. Beaucoup d'habitants de Montréal ignorent tout du service ADAC, ce qui n'est pas vrai, ou qui ne l'est pas autant, à Ottawa, où cette question a été longuement débattue et où les gens s'intéressent plus à ce qui se passe dans leur ville.

Ces données nous ont donc indiqué que ce genre de service pouvait se faire accepter par les citoyens les plus touchés.

Je vais maintenant passer rapidement sur les résultats obtenus; je voudrais vous faire remarquer en passant qu'ils nous permettent maintenant de répondre aux questions qu'on se posait en 1971 et en 1972. En effet, un système ADAC a été conçu, mis au point et expérimenté selon des règlements adaptés à ce service et selon les règlements de la sécurité civile; l'expérimentation de ce sytème a prouvé qu'il était réalisable et je puis même vous dire, depuis le moment où ces diapositives ont été préparées, nous avons reçu d'autres données qui nous ont indiqué que des progrès

[*Text*]

ing. The passenger response was extremely favourable in one special sector and this is the business travel sector. Sensitivity studies as to what this market sector demands or tolerates or is ready to pay, are still in progress. From the point of view of communuter reaction the degree of acceptance was both very favourable and very definitely so. There is not much doubt that in an actual test this type of system can be demonstrated to be acceptable. A vast amount of data on the economic factors involved in running systems of this kind is being assembled, and that was a major purpose of the whole experiment. And, finally, something which I did not discuss very much but which nevertheless took place, is that in the months during which the service operated and was open to all who would come to see it and witness it, hundreds of individuals and dozens of delegations from a large number of countries and from all parts of Canada came to see for themselves and obtain data and literature on the experiment and the whole marketing aspects of the enterprise was characterized as extremely helpful to the endeavours of the Canadian aerospace industry.

The fact that answers had been obtained in the major areas of investigation is really a way of saying that this project was quite successful and, indeed, is the major reason behind the decision to terminate it in advance of its schedule. And it is not the quality of the answers, the fact that the STOL system in itself is found to be bad, good or indifferent. It is the fact that the answers had been found that characterized this project as something of a success. Nevertheless, we are obviously now at the point where questions must be asked, what of the future? What does all this tell us not only about future STOL applications in Canada but also elsewhere in the world? This presentation being really primarily concerned with the project in itself, I will be content to just maybe give an answer to this kind of question, namely: What about the future? These groups will be involved in shaping the future. The local communities must demonstrate that they do want this kind of service and that they find it is acceptable. The some applies to their representatives, the local governments, provincial and municipal, and eventually the federal government, who are highly implicated in terms of having to provide facilities and so on. All these groups will have to arrive at decisions.

The basic issues are, firsly, whether the benefits to be gained from such a service are worth the costs that undoubtedly will have to be incurred to provide this kind of service and, secondly, if there is a positive answer to this first question, is the public ready to support this kind of development as a user, as a neighbour, as the people who are eventually footing the bill? And to all these groups who have to wrestle with these two issues, the demonstration is attempting to provide some data and some basic facts on which to base their decision.

That is roughly where I would like to stop this presentation.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Brenckmann, for a most interesting presentation. It gives us a good insight into the operations and the future of the STOL service.

First on my list for questions is Mr. Douglas.

• 2105

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Thank you, Mr. Chairman. Probably some of the Committee know that I have been interested in the STOL project, but primarily more than

[*Interpretation*]

étaient encore accomplis. Pour ce qui est du secteur des voyages d'affaires, la réponse a été très favorable. Des études de marché sur les demandes et les tolérances de ce secteur sont en cours. Il n'y a aucun doute sur la réaction favorable des voyageurs d'affaires. Je crois que l'entrée en service de ce système a pu démontrer sans équivoque une acceptation de la part du public. On recueille maintenant une quantité énorme de données sur les facteurs économiques de l'exploitation d'un service ADAC et, à cet égard, l'expérience a joué un rôle essentiel. Je devrais vous signaler que pendant la période où ce service a été offert, nous avons reçu des centaines de visiteurs et des dizaines de délégations de divers pays et de toutes les régions du Canada s'intéressant au résultat de notre expérience. Cette entreprise a également eu des influences favorables sur l'industrie aérospatiale du Canada.

Le fait que nous avons obtenu des réponses dans les secteurs principaux de notre recherche indique la réussite de ce projet et explique en grande partie notre décision d'y mettre fin avant la date prévue. Que les constatations sur les service ADAC soient positives ou négatives, peu importe ce qui est important, c'est que nous avons obtenu des réponses aux différentes questions que nous nous sommes posés. Mais maintenant nous en sommes arrivés au moment où il faut demander ce qui va se passer à l'avenir. Qu'avons-nous appris sur l'exploitation future d'un service ADAC non seulement au Canada mais ailleurs? Puisque mon exposé concerne le projet, je me contenterai d'évoquer certains éléments des possibilités futures. D'abord, les villes intéressées doivent démontrer qu'elles veulent ce genre de service et qu'elles le trouvent acceptable. Il en est de même de leurs représentants aux trois paliers du gouvernement, municipal, provincial et finalement fédéral puisque ces différents niveaux ont des responsabilités bien précises. Des décisions devront être prises à tous ces niveaux.

Il faudra répondre à certaines questions fondamentales. Premièrement, les avantages obtenus par ce service en valent-ils le coût? Deuxièmement, le public est-il prêt à utiliser ce service et en payer les frais? Pour aider tous ceux qui essaient de répondre à toutes ces questions, nous avons voulu, par notre expérience, fournir des données fondamentales utiles à ceux qui doivent prendre une décision.

Je crois que ces remarques devraient suffire pour l'instant.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Brenckmann, de votre exposé très intéressant. Il nous éclaire beaucoup sur l'exploitation et les possibilités futures d'un service ADAC.

Je donne maintenant la parole à M. Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Merci, monsieur le président. Comme certains membres du comité le savent, je m'intéresse au projet ADAC depuis quelque temps, et plus parti-

[*Texte*]

that in the hub and spoke concept of commuter air service since back about 1968. I would like to ask Mr. Kirkwood and Mr. Brenckmann a number of questions. First of all, I am very happy that you brought out the fact that the aircraft, the DASH-6, was changed from 19 seats to 10 seats, because I think that has a great bearing on the actual outcome in the subsequent cost analysis of that particular aircraft. Was some testing done? I believe there was on the microwave landing system that was used both at Ottawa and at Montreal to give some indication on whether certification can be speedily pushed forward on the microwave landing system, which I think in many instances is a much cheaper and a much improved landing system that could certainly be put in place in small community airports.

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: A very large part of all the technical tests that took place both before and during the commercial service dealt with the electronic systems and in particular with the landing systems. In aviation these kinds of questions are dominated by international circumstances. No single country will engage in the certification of a system just for its own sake, and these types of certification are governed, as I said, by international agreement. The socalled MLS system, which is different in nature from the system that we know nowadays and which we use in all our airports, is being studied internationally for eventual adaptation to all civil air transport operations. This is a long-term prospect which may take another five or ten years to develop. The type of system that was used in the STOL demonstration, which had its origin in military type developments, could be used as an interim technical device in certain special types of application. Some of these applications are already surfacing, for instance, in less develop countries, and things of that type. The actual system used in the STOL demonstration is not the only one. There are various systems that may have similar characteristics but may have better production or price characteristics than the one that was tested in the demonstration.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I understand MLS is being tested in the United States and they are in some ways perhaps down the road on getting certification on that microwave landing system, and I certainly would not want them to get ahead of us in this particular aspect because we are talking here about a Canadian technology, and a highly skilled Canadian technology, that was developed by Canadians in the original concept, and it is one that I think we have not taken full advantage of in our own particular transportation policy and we can probably get to that at another time. What about the punch card computer navigational system using the distance measuring ADF and omnirange and cross-triangulation? What was found out about that? Was it acceptable?

Mr. Brenckmann: The so-called area navigation system and the computer-fed navigation system in automatic piloting systems used in the STOL experiment were found to be extremely valuable in arriving at another style of air traffic control. The STOL pilots, the Airtransit pilots, could operate with a very minimum of communications with traffic controllers in both zones, Ottawa and Montreal, through the use of the area navigation system. Such system exists in many different forms, and again it is more the type of system that was being tested rather than the specific make or actual hardware installed in the aircraft.

[*Interprétation*]

culièrement aux liaisons rayonnant à partir des grands centres. J'ai plusieurs question à poser à M. Kirkwood et à M. Brenckmann. D'abord, vous avez bien fait de signaler que le nombre de sièges de l'avion, le DASH-6 a été réduit de 19 à 10 parce que j'estime que cette modification a eu un effet important sur le résultat de l'analyse des coûts concernant l'utilisation de cet avion. Je crois que vous avez effectué des essais d'un système de guidage d'atterrissage à ondes ultra-courtes qui présente des avantages financiers, me semble-t-il et techniques et pourrait être installé dans les petits aéroports. Ce système employé à Ottawa et à Montréal pourra-t-il être bientôt autorisé?

Le président: Monsieur Brenckmann.

M. Brenckmann: Bon nombre des essais techniques faits avant et après l'exploitation commercial concernaient les systèmes électroniques, notamment le guidage d'atterrissage. Dans l'aviation, les décisions de ce genre sont prises à l'échelle internationale. Un pays n'en autorisera pas l'utilisation intérieure seulement, l'autorisation devant faire l'objet d'un accord international. Le guidage d'atterrissage à ondes ultra-courtes, différent du système utilisé actuellement dans nos aéroports, fait l'objet d'une étude internationale en vue d'une adaptation à l'aviation civile. Il s'agit d'un projet à long terme qui ne sera peut-être pas réalisé avant cinq ou dix ans. Le système utilisé par le projet ADAC est inspiré de certains développements dans l'aviation militaire et pourrait servir de façon provisoire dans certains cas spéciaux, notamment dans les pays en voie de développement, par exemple. Le système utilisé par le projet ADAC n'est pas unique en son genre. On pourrait peut-être trouver des systèmes semblables plus perfectionnés ou moins chers.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je crois que l'on fait des essais de guidage d'atterrissage à ondes ultra-courtes aux États-Unis et que l'autorisation ne se fera peut-être pas attendre longtemps. Je n'aimerais pas que les États-Unis nous devancent dans ce domaine puisqu'il s'agit d'une technique mise au point par des Canadiens et qui, à mon avis, n'a pas suscité l'intérêt qu'il méritait dans les milieux chargés de la politique des transports mais c'est une question à laquelle je reviendrai ultérieurement. Qu'en est-il du système de navigation sur ordinateur avec radiogoniomètre automatique, système omnidirectionnel et triangulation? Quelles en sont les possibilités?

M. Brenckmann: Le système de navigation par zones et le système de navigation sur ordinateur pour le guidage automatique employés, pour l'expérience ADAC ont été très utiles pour en arriver à un autre genre de contrôle aérien. Les pilotes des avions ADAC, se servant du système de navigation par zones, ont pu avoir le minimum de communication avec les contrôleurs aériens dans les deux régions, celles d'Ottawa et de Montréal. Ce système a des variantes mais c'était le système dans son ensemble qui faisait l'objet de nos essais.

[*Text*]

• 2110

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I think the important part here, as far as I am concerned, and I speak as a representative of an area where transportation is a very serious problem at the present time ... My reason for becoming concerned and interested in this came when the railways pulled out of Western Ontario, leaving us with virtually no transportation into communities which, I think, as any other Canadian, deserve good transportation. I started to look at the hub-and-spoke concept, and while the operation between Montreal and Ottawa did I think answer a lot of questions—the fact, of course, that we ended up with 94,000 passengers in the first year, 38 per cent of which came off the regular scheduled airlines; 29 per cent out of cars—and that is an important factor in the high fuel consumption of cars compared to the STOL aircraft on a per-passenger basis; 10 per cent out of buses; and 23 per cent off the trains themselves.

I think its importance comes in giving us better communications from areas not now served properly by the railroads or by whatever you want to use, to move these people into and out of the downtown area. I think a lot of studies have proven that in most cases, in the situation now with the airlines, the percentage of people travelling a long distance is very low—the percentage of people wanting to travel. Primarily, what they want to do, whether it is in my area or Mr. Forrestall's area or Mr. Lumley's area, is to go to the city; but they also want to get back out of that city. They do not want to connect'"with overseas flights. They want to go into Toronto or into Montreal and do their shopping, and come home or whatever is available to them. Presenting the picture primarily on the Ottawa-Montreal and not seriously seeing how that would fit in the hub-and-spoke concept—in other words, to areas of Western Ontario, areas in Western Canada, that may be without proper rail communications ... This is where your STOL project is going to bear fruit and should bear fruit for Canadian people. Comparing it also to other countries that are now using it—the Norway situation, where they have been using this for some years. I think this is the type of thing we have to look at strongly.

Near the end of the brief you showed what would happen if the DHC-7 were used—projected 48 DHC-7's. I believe it is about the third to last page: "Operating Costs—Direct and Indirect." Did you make any study to see what would happen if you had left that DHC-6 with 19 seats in it?

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: Yes, this has been looked at. It is a purely hypothetical figure, however, since a 19-seat Twin Otter could not operate, strictly speaking, from 2,000-foot runways. On the other hand, there are certain localities which could qualify for commuter-type service and which have runways of somewhat longer lengths, such as 3,000 feet, where our 19 seaters do operate. Actually, we do not have to look to the demonstration to obtain any data on this kind of operation, because there are numerous commuters who do just that.

[*Interpretation*]

M. Douglas (Bruce-Grey): En tant que représentant d'une région où le transport pose actuellement un problème important, je tiens à dire que je me suis intéressé à la question au moment où les chemins de fer se sont retirés de l'Ouest de l'Ontario, laissant les agglomérations virtuellement sans moyens de transport, alors qu'elles y ont droit. J'ai donc commencé à étudier la question du transport par avion à atterrissage et décollage cours, puisque la ligne reliant Montréal à Ottawa avait semblé résoudre certains problèmes: en fait, le service Montréal-Ottawa a transporté 94,000 passagers lors de sa première année d'exploitation, dont 38 p. 100 qui, auparavant, empruntaient les lignes aériennes régulières, et 29 p. 100 les autoroutes. Ce dernier chiffre est très important, étant donné la forte consommation d'essence que font les voitures, en comparaison à l'ADAC, par passager. De plus, 10 p. 100 des usagers de l'ADAC étaient des usagers de l'autobus, et 23 p. 100 des usagers du train.

L'importance de ce moyen de transport provient du fait qu'il dessert des régions qui n'ont pas assez d'autoroutes ou d'autres moyens de transports, et du fait qu'il transporte les gens d'un centre-ville à l'autre. Des études ont prouvé que, dans la plupart des cas et étant donné la situation actuelle des lignes aériennes, le pourcentage des gens qui voyagent sur de longues distances baisse énormément, c'est-à-dire le pourcentage de personnes voulant voyager. Les usagers, que ce soit dans ma circonscription ou dans celles des autres députés, veulent avant tout pouvoir se rendre en ville, mais aussi en sortir. Ils ne veulent pas être obligés de prendre des vols internationaux. Ils désirent aller à Toronto ou à Montréal pour faire leurs emplettes, puis revenir chez eux par les moyens de transports qui leur sont offerts. Il ne faut pas seulement considérer la région d'Ottawa et de Montréal, mais il faut aussi se demander si le concept de l'ADAC peut donner des résultats dans l'ouest de l'Ontario ou l'ouest du Canada, c'est-à-dire dans des régions mal desservies en chemin de fer; c'est là que les ADACs, me semble-t-il, porteront fruit et pourront servir la population canadienne. N'oublions pas que d'autres pays ont également fait l'essai de ce système de transport, par exemple la Norvège, depuis plusieurs années. Ce sont là les critères qui doivent nous permettre de décider.

Vers la fin de votre mémoire, vous avez montré quelle serait la situation si l'on utilisait des DHC-7, et vous avez parlé d'un chiffre possible de 48 DHC-7. Je pense que c'est à la troisième page à partir de la fin: «Coûts d'exploitation-Directs et Indirects». Avez-vous entrepris une étude montrant la situation si vous aviez gardé en fonctionnement les DHC-6 à 19 sièges?

Le président: Monsieur Brenckmann.

M. Brenckmann: Oui, nous avons fait des recherches. Nos chiffres sont purement hypothétique, toutefois, puisque les avions Twin Otter à 19 sièges ne pourraient, pas strictement parlant, décoller d'une piste d'atterrissage de 2,000 pi. de long. D'autre part, il existe certaines localités qui pourraient profiter d'un service de banlieue et qui ont des pistes d'atterrissage plus longues, soit de 3,000 pi, environ, desquelles peuvent décoller nos avions. En fait, il est inutile d'assister à une démonstration d'efficacité pour savoir si le résultat serait bon, puisque déjà de nombreuses lignes de banlieue les utilisent.

[*Texte*]

Mr. Douglas (Bruce-Grey): For what reason can they not operate from 2,000-foot runways? I have seen those aircraft with 19 people on board operate from 2,000-foot runways. They are doing it in Norway.

Mr. Brenckmann: This is a rather technical subject. It is the operating rules for the transport-category type of aircraft. The Twin Otter is a bit of an exception. It is an aircraft which is below a certain weight limit, under which certain other rules apply—rules which facilitate such operations as bush flying, for instance, or flying of a type that is somewhat different than that called "transport category." The transport category rules are somewhat more severe and bring about weight restriction. Weight is the biggest factor in terms of performance of aircraft.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): So really I guess what I am saying is if you are going to operate STOL, you have to have STOL rules?

• 1215

Mr. Brenckmann: Yes.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Then you could not operate them because you do not have them yet?

Mr. Brenckmann: There are STOL rules but given that it is assumed that flying is being done under the Transport Carrier rules even with STOL features added to it, these rules are somewhat more severe than some of the rules under which bush flying takes place or military flying takes place.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Needless to say, I am all for this. I think we also have to present a wider picture on how this thing would work.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I am wondering what would happen to your study and your figures if you were to go ahead with a permanent STOL program while at the same time we established a rejuvenated rail passenger service using the LRC? Out of your findings, what impact would a revitalized fast, efficient LRC rail service have on your figures with respect to STOL? It seems to me we have a government commitment here that we are going to revitalize the railway passenger service . . .

Mr. Benjamin: By reducing the cost.

Mr. Mazankowski: . . . in the high density areas but we are going to reduce it out West, Mr. Benjamin. In this part of the country we are supposed to increase it from what I gather. It seems rather strange that we should be embarking upon a STOL program while at the same time we suggest that we are going to go for a revitalized fast, efficient rail passenger service which I think would perhaps be more receptive to the average traveller in as much as this quite clearly is the type of service that caters primarily to the business people. Unless you are a seasoned air traveller I would suggest to you that the average person wanting to travel from Montreal to Ottawa would not find it really all that comfortable to use the STOL vis-à-vis an LRC.

The Chairman: Mr. Brenckmann. Mr. Kirkwood.

[*Interprétation*]

M. Douglas (Bruce-Grey): Pourquoi ne peuvent-ils pas décoller de pistes de 2,000 pi. de long? J'ai déjà vu des avions transportant 19 passagers décoller de telles pistes, en Norvège.

M. Brenckmann: C'est une question assez technique. Ce sont les règlements de fonctionnement de cette catégorie de transport qui l'exigent. Le Twin Otter, est une exception, puisque c'est un avion dont le poids est inférieur à une certaine limite en-deçà de laquelle d'autres règles s'appliquent facilitant les vols en rase-mottes, par exemple, ou les vols qui ne se classe pas dans la catégorie des vols commerciaux. Les règles touchant cette catégorie sont assez strictes et comprennent d'autres restrictions quant au poids. En effet, le poids constitue le facteur le plus important quant au rendement d'un avion.

M. Douglas (Bruce-Grey): Donc, si l'on veut avoir des avions du type ADAC, il faut respecter les règlements, n'est-ce pas?

M. Brenckmann: Oui.

M. Douglas (Bruce-Grey): Mais vous ne pourriez assurer la liaison par ADAC puisque vous n'en avez pas encore.

M. Brenckmann: Il existe des règles concernant les vols par ADAC; mais si l'on suppose que tous les vols répondent actuellement aux règles de Transport Cartier, même si on y ajoute des détails précis pour les vols par ADAC, ces règles sont plus strictes que celles qui régissent les vols en rase-mottes ou les vols militaires.

M. Douglas (Bruce-Grey): Comme vous vous en doutez, je suis tout à fait en faveur de l'ADAC. Mais il faudrait peut-être élargir notre champ de vision et d'application.

Le président: Merci, monsieur Douglas. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Qu'arriverait-il à votre étude et à vos chiffres si vous mettiez en place un service permanent d'ADAC et si en même temps, nous établissions un service de transport passager amélioré par LRC? D'après vos conclusions, quelle incidence aurait un service de transport passager LRC efficace et très rapide sur le programme ADAC? N'oubliez pas que le gouvernement s'est engagé à redonner de la vigueur au transport de passagers par chemin de fer . . .

M. Benjamin: En réduisant le coût de ce transport.

M. Mazankowski: . . .dans les régions densément peuplées; nous réduirons également le coût de ce transport dans l'Ouest, monsieur Benjamin. D'après ce que j'entends, les coûts sont toutefois censés augmenter dans cette partie-ci du pays. Il me semble étrange que nous lancions un programme ADAC, alors que, parallèlement, nous prônons un service de transport passagers par rail efficace et vigoureux qui, à mon sens, répondrait mieux aux besoins du voyageur moyen; il semble, en effet très clair que les petits hommes d'affaires voyagent surtout par le train. A moins qu'il prenne l'avion assez régulièrement, je prétends que le canadien moyen voulant aller de Montréal à Ottawa trouverait le voyage par ADAC moins confortable que par LRC.

Le président: Monsieur Brenckmann. Monsieur Kirkwood.

[*Text*]

Mr. Kirkwood: Mr. Chairman, I might make one or two observations on that. When we are talking about high traffic density areas, I think it would be generally accepted that there is likely to be room for not just a single mode of transport but probably for several modes having different . . .

Mr. Mazankowski: Would not the fragmentation create a greater degree of inefficiency within both modes? I am sorry for interrupting, but that is part of my concern as well.

Mr. Kirkwood: It depends of course on the total volume available. Presumably for any one type of service, let us say a STOL service, there is a minimum frequency regularity of service, a minimum traffic volume to make the system operational but if the potential market is substantially greater than that, as it would be in high density areas, then there can be room, without cramping, for more than one mode with different characteristics responding to different aspects of the market demand, and certainly there are significant differences, as Mr. Brenckmann's figures showed, in relation to time on the one hand, and cost on the other.

Mr. Mazankowski: I presume the plus here with STOL is in the fact that you can obtain a higher frequency in the service between the two points than you . . .

Mr. Kirkwood: Higher frequency and shorter time.

Mr. Mazankowski: Yes. I notice there is roughly and hour's difference between the present train and STOL. With a revitalized passenger service using LRC, what would you be able to cut the time down to between here and Montreal?

Mr. Kirkwood: I do not remember the estimated figures and that would depend in considerable part on how much capital was put into improving the roadbed of course but undoubtedly the time could be reduced to some degree, that is taking a particular service section, Ottawa-Montreal. You get a different ratio when you take a different part of the so-called high-density corridor; for Ottawa-Toronto, I think you would still have an appreciable difference between STOL and rail transport.

Mr. Mazankowski: Are you convinced, given the background statistics that you have been able to acquire through this project, that this type of service would fall into the user-pay concept which the government seems to be embarking upon?

Mr. Kirkwood: The user-pay concept is a rather difficult one to apply, particularly where air services are concerned, because it is so highly dependent upon what range of costs you consider have to be paid by the user.

• 2120

Mr. Brenckmann's figures brought out the fact that while a projected DASH-7 service between Ottawa and Montreal might meet the operating costs, about even, of course that makes no provision for capital costs; and it makes no provision, as he pointed out, for the costs of operating STOLports. So that, unless fares were very substantially higher than those that were used in the demonstration, you would not have full recovery from users. It is a question on which no clear picture has emerged, as yet, as to just how much of the total cost you attempt to recover.

[*Interpretation*]

M. Kirkwood: Monsieur le président, j'ai une ou deux observations à faire à ce sujet. Puisque nous parlons de régions de circulation, intense il me semble nécessaire d'annuler non pas un mode de transport mais plusieurs . . .

M. Mazankowski: Est-ce qu'une fragmentation des modes de transport n'ajouterait pas encore à l'inefficacité des deux? Excusez-moi de vous avoir interrompu, mais cela me préoccupe aussi.

M. Kirkwood: Cela dépend évidemment du volume total de circulation. On suppose que pour un type donné de service, par exemple le service par ADAC, il existe une fréquence minimale de régularité de service, c'est-à-dire un volume minimal de circulation qui rende le système fonctionnel; toutefois, si le marché potentiel est sensiblement plus grand, comme dans les régions à forte densité, alors il y a de la place pour plus d'un mode de transport répondant aux différents aspects de la demande; je suis convaincu, en effet, qu'il existe des différences importantes quant à la durée du trajet, d'une part, et au coût d'autre part, comme l'ont montré les chiffres de M. Brenckmann.

M. Mazankowski: Je suppose que l'avantage du service par ADAC provient de ce que l'on peut obtenir une fréquence plus élevée du service entre deux points donnés que . . .

M. Kirkwood: Une fréquence plus élevée et une durée plus courte.

M. Mazankowski: Oui. Je remarque qu'il y a environ une différence d'une heure entre le train et l'ADAC. Est-ce que le LRC permettrait de raccourcir encore la durée du trajet entre ici et Montréal?

M. Kirkwood: Je n'ai pas en tête les chiffres approximatifs, mais je suppose que la réponse dépendrait considérablement de l'effort entrepris pour améliorer la voie de chemin de fer elle-même; toutefois, il ne fait pas de doute que la durée du voyage pourrait être réduite jusqu'à un certain point, pour un trajet particulier, comme celui d'Ottawa à Montréal. Le rapport est en effet différent pour des trajets comme Ottawa-Toronto; pour ce dernier tronçon, je pense qu'il y aurait quand même une différence appréciable entre le transport par ADAC et le transport par rail.

M. Mazankowski: Aux vues des statistiques de base que vous avez recueillies tout au long du projet, êtes-vous convaincu que ce service tomberait dans la catégorie des services qui s'autofinancent, catégorie de services que semble vouloir adopter le gouvernement?

M. Kirkwood: La notion de services financés par les seuls usagers s'applique difficilement, surtout dans le cas des services aériens, puisqu'elle dépend énormément des tarifs imposés aux usagers.

Les chiffres de M. Brenckmann ont souligné qu'un service prévu de DASH-7 entre Ottawa et Montréal pourrait équilibrer les coûts d'exploitation, sans tenir compte des frais de premier établissement; les chiffres n'incluent pas non plus les coûts d'exploitation des aéroports ADAC. Par conséquent, à moins d'augmenter considérablement les tarifs imposés aux voyageurs, par rapport aux tarifs en vigueur dans le cadre du projet-pilote, nous ne pourrions jamais recouvrer nos investissements auprès des seuls usagers. Toutefois, on n'a pas encore défini dans quelle mesure on désire recouvrer les coûts investis.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Well, of course, that is a global policy that I understand you are attempting to achieve.

Mr. Kirkwood: To move in that direction, at any rate.

Mr. Mazankowski: Yes. And, of course, I can appreciate the fact that there is a high degree of subsidization on the short-haul passengers, as of this point in time.

That leads me to another question. I am led to understand, as reported in *The Globe and Mail* on February 14, that a study by the Treasury Board, which scrutinized government expenditures, indicated that the embarkation on the STOL program was very ill-advised from a financial point of view, in terms of being consistent with the user-pay principle. Is that study available?

And what is the foundation upon which the study is based? If we, as a committee, are going to assess the impact of STOL and the economic viability of such a project, then is that study available to us so that we can study it? Or do you have any comment? I understand that some representatives of the Ministry of Transport do not generally concur with the findings of the Treasury Board which scrutinized this particular study.

Mr. Kirkwood: Well, I will have to be very careful in answering that because I joined the department only four months ago. That study was carried out some time before then and I have not actually read that study.

Mr. Mazankowski: No, but is it available?

Mr. Kirkwood: It is not publicly available, to my knowledge, I do know that some of the premises on which it was based, some of the assumptions that were made in that study that was carried out by the Treasury Board, are regarded in the Department of Transport as unrealistic, as misleading.

Mr. Mazankowski: Well, then, it would be in the department's interest to have this study released, I would suspect, so that we could make a very rational judgment on the pros and cons of the STOL system.

Mr. Kirkwood: Well, undoubtedly, before the government comes to any decision to promote or initiate the establishment of a permanent STOL system in Canada, there will have to be a great deal of public discussion; and analytical material of the kind that is addressed in that study, but, I would hope, on a broader basis would have to be made available, not only to this Committee but publicly. I would be quite confident that the government would be very reluctant to move in such an area without having adequate provision for public discussion with detailed information of the kind which is incorporated in that study but which, in our view, is not complete or reflects some misleading assumptions.

Mr. Mazankowski: Well, then, given the benefit of the information that you have and the association that you have had with STOL, and the fact that we are reviewing and trying to come up with the best possible transportation system between cities such as Ottawa and Montreal, are you convinced that we should be moving towards the adoption of a STOL program on a permanent basis? Or should we be putting more emphasis on rail passenger service, using the LRC concept? Or do we have to develop both? And what effect does that have on the existing modes of transportation such as the CTOL system? What are the interrelated impacts so far as other modes of transportation are concerned?

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Évidemment, il s'agit d'une politique globale que vous essayez d'atteindre, n'est-ce pas?

M. Kirkwood: Nous essayons de nous engager dans cette voie, à tout le moins.

M. Mazankowski: Oui. N'oublions pas non plus que l'on subventionne considérablement le transport sur de courtes distances, à l'heure actuelle.

J'en viens à une autre question. J'ai tendance à croire, comme le rapporte le *Globe and Mail* du 14 février, qu'une étude du Conseil du Trésor, étude qui a examiné de près les dépenses gouvernementales, a prouvé qu'il n'était pas souhaitable d'entreprendre un programme ADAC du point de vue financier, c'est-à-dire si l'on voulait que les seuls usagers en assument le coût. Est-il possible d'avoir cette étude entre les mains?

Sur quoi se fonde l'étude? Puisque notre Comité doit évaluer l'incidence de l'ADAC et la rentabilité de ce projet, pourquoi ne pouvons-nous pas lire l'étude en question? Qu'en pensez-vous? Je crois même savoir que certains fonctionnaires du ministère des Transports ne sont pas d'accord avec les conclusions du Conseil du Trésor, à la suite de l'étude en question.

M. Kirkwood: Je répondrai avec hésitation, parce que je ne suis au ministère que depuis quatre mois. Cette étude a été entreprise bien avant mon arrivée, et je ne l'ai même pas lue.

M. Mazankowski: Non, mais peut-on en obtenir un exemplaire?

M. Kirkwood: Elle n'est pas publique, à ma connaissance. Je sais toutefois que certaines des prémisses et hypothèses sur lesquelles l'étude du Conseil du Trésor était fondée sont considérées par le ministère des Transports comme utopiques et trompeuses.

M. Mazankowski: Il est donc dans l'intérêt du gouvernement de rendre l'étude publique, pour que le Comité puisse juger rationnellement des avantages et des inconvénients de l'ADAC.

M. Kirkwood: Il est certain que le gouvernement avant de mettre l'ADAC en service de façon permanente au Canada, devra se soumettre à de nombreuses discussions publiques; en outre, les données analytiques de l'étude devraient être mises à la disposition non seulement du Comité mais aussi du public. Je suis certain que le gouvernement hésiterait beaucoup à prendre une telle décision sans avoir eu au préalable toutes les discussions publiques possibles, étant donné l'information détaillée que contient l'étude et qui, à notre avis, n'est pas complète et induit même en erreur.

M. Mazankowski: Dans ce cas, étant donné tous les renseignements que vous avez en main et l'expérience que vous avez de l'ADAC, et étant donné que nous sommes en train de revoir les liaisons entre des villes comme Ottawa et Montréal et que nous essayons de les améliorer, pouvez-vous nous dire si vous êtes convaincu que nous devrions adopter l'ADAC d'une façon permanente? Pensez-vous que nous devrions développer plus encore le transport des passagers par chemin de fer en utilisant le LRC? Devons-nous adopter les deux services? Quelles conséquences cela pourrait-il avoir sur les modes actuels de transport, comme le transport aérien conventionnel? Quelles sont les conséquences de l'ADAC sur les autres modes de transport?

[*Text*]

• 2125

Mr. Kirkwood: Mr. Chairman these are obviously very valid and very important questions. I, personally, have not answers to those questions in my own mind, nor, quite obviously, is there any collective Department of Transport answer to them as yet.

Mr. Brenckmann's presentation included a timetable in which I think he showed May 1977, as the projected date for completion of the analysis of the results. It will be some time yet before we can come to firm conclusions on the lessons to be drawn from this experiment for the broader question of the inauguration of STOL services on a permanent basis elsewhere in Canada.

My own guess would be—and this is purely personal—that at the present time there are good grounds for continuing work preparatory to the possible inauguration of STOL services in Canada and, without any question, work directed towards improvement of rail services in high density traffic areas where there is a prospect of their being reasonably efficient in economic terms. It may well be that there will prove to be ample room for both systems, but that is not a judgment that I certainly would have enough information to make at the present time.

Mr. Mazankowski: Given the fact that we live in a jet age, is it not a bit of a step backwards to be going back to the prop-type aircraft? My impressions are that the U.S. for example, are not overly enthralled with our system of STOL. I suggest that with the merchandising abilities and the U.S. entrepreneurial attributes it seems to me that if they are going for this sort of service they seem to be leaning towards a jet type of service rather than a propeller type of service. Am I correct in my assumption? Has there been any attitudes expressed by those who have used this service, given the fact that when we think of travelling by air we travel by jet?

Quite frankly, I travelled with STOL and I found it very uncomfortable. I am used to flying a single-engine Piper Cub that I can land in a stubble field, and I enjoyed it very much. But, to me, the average person who wants to travel from Montreal to Ottawa would find it a somewhat harrowing experience.

Mr. Kirkwood: That was not my personal experience, and I am not a pilot. My only knowledge of flying is as a passenger on commercial aircraft. I was somewhat surprised that my wife, who is rather nervous about flying, enjoyed the experience very much indeed, more so than a flight on a conventional jet aircraft.

Mr. Mazankowski: I flew it on a very stormy day. Perhaps that may have had some impact. But the concept of jet vis-à-vis propeller, is that a valid observation?

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: There are two sources, if you want. The passengers themselves were obviously very frequently questioned, and they volunteered a lot of information themselves on our questionnaires. The question of jet versus propeller did not come up a single time, and we have had, I think, more than 1000 responses from passengers. The average passenger who is not aware of the technical aspects of flying does not know nowadays what a propeller is or what the difference between a propeller and a jet is. Those who fly or pilot naturally do, but those who do not do not seem to be very sensitive.

[*Interpretation*]

M. Kirkwood: Monsieur le président, ces questions sont évidemment très valables et d'une grande importance. Personnellement, je ne puis y répondre, et je ne pense pas que le ministère des Transports ne le puisse lui non plus.

Le mémoire de M. Brenckmann contient un calendrier dans lequel on trouve le mois de mai 1977 comme date prévue à laquelle l'analyse des résultats sera terminée. Il faudra encore quelque temps avant de tirer des conclusions définitives de l'expérience acquise pour instaurer des services ADAC de façon permanente ailleurs au Canada.

Personnellement, j'estime que déjà nous avons de bonnes raisons de continuer le travail préparatoire en vue d'adopter l'ADAC au Canada et, sans aucun doute, aussi le travail entrepris dans le but d'améliorer les services par chemins de fer dans des régions de circulation très intense où l'on prévoit que ce genre de services sera rentable. Il se peut qu'il y ait assez de place pour les deux systèmes, mais je n'ai certainement pas assez de détails en main pour l'affirmer de façon certaine à l'heure qu'il est.

M. Mazankowski: Étant donné que nous vivons à l'âge des vols supersoniques, ne faisons-nous pas un pas en arrière lorsque nous préconisons l'utilisation d'un avion à hélices? J'ai l'impression que les Américains, par exemple, ne sont pas des plus enthousiastes devant notre ADAC. Je pense qu'avec la capacité commerciale et l'esprit d'entreprise qu'on trouve aux États-Unis, nous pouvons nous fier au fait que les Américains adoptent l'avion à réaction plutôt que l'avion à hélices. Ai-je raison de croire cela? Avez-vous essayé de savoir ce qu'en pensaient les usagers des services aériens, puisqu'ils voyagent plus volontiers par jet?

J'avoue franchement que lorsque j'ai pris l'ADAC, je n'ai pas trouvé cela très confortable. Moi-même, j'ai l'habitude de piloter un Piper Cub monomoteur que je peux faire atterrir dans un champ grand comme ma main, ce qui me plaît énormément. Toutefois, j'ai l'impression que le voyageur moyen qui désire aller de Montréal à Ottawa pourrait trouver l'expérience assez désagréable.

M. Kirkwood: Pas d'après moi, mais je ne suis pas pilote. Tout ce que je sais des vols, c'est ce que j'ai appris en tant que passager des lignes commerciales. J'ai même été surpris de me rendre compte que ma femme, qui redoute l'avion, s'y est beaucoup plu, davantage que lors d'un vol normal.

M. Mazankowski: Il faut dire que j'ai pris l'ADAC un jour de pluie très forte, et peut-être cela m'a-t-il influencé. Toutefois, l'opposition réaction-propulsion propulsé est-elle valable?

Le président: Monsieur Brenckmann:

M. Brenckmann: Nous avons recueilli nos informations auprès de deux sources: bien sûr, nous avons interrogé longuement les passagers qui ont répondu volontiers à tous nos questionnaires. Aucun d'entre eux n'a mentionné cette opposition, bien que nous ayons eu plus de 1,000 réponses. Le passager moyen qui ne connaît rien en technique de vol ne connaît pas la différence entre un avion propulsé et un avion à réaction. Seul les pilotes connaissent cette différence qui ne semble aucunement influencer le passager moyen.

[*Texte*]

The other source of knowledge on this question derives from the strategy advocated by Boeing. As you know, Boeing is in partnership with de Haviland in this whole business. They do have their own plants for potential future STOL jet aircraft. Nevertheless, despite this position, they have expressed the very informed opinion that for a STOL system to get off the ground of all it would have to start with a propeller aircraft, because a propeller aircraft is the only aircraft that could even by a very long shot, if you want, meet the noise criteria that would apply to such a system. This was, for instance, exemplified in the slide that I had which showed that the propeller STOL aircraft has a noise impact area which is 60 times smaller—half a square mile versus 30 square miles—than that of a normal jet. As far as we can tell at the present time there is no significant jet engine development taking place, technically, anywhere in the world which would make it possible within the next 10 years, say, of putting into service a jet STOL aircraft.

The Chairman: Thank you Mr. Mazankowski. Mr. Forrestall.

• 2130

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, whether I could ask Mr. Kirkwood what is going to happen to the Airtransit equipment? Is it being offered for public sale? Have we had any indication of interest from any of the smaller operators, class three and class four operators? Has there been any expression of interest from any of the commercial general aviation people who might like to move into this area in respect of continuing the service? Perhaps at the same time, because this is part and parcel of the question, what is the attitude of TDA and of the Department in respect of its continuation?

The Chairman: Mr. Kirkwood.

Mr. Kirkwood: There has been no decision taken with regard to the disposal of the aircraft. There have been, I believe, one or two very tentative indications of possible interest in them, but the only two that I am aware of hardly look like what I might call commercial propositions. These seem to be people who are hoping that maybe there will be aircraft going for a bargain price, and I do not think we will want to look at that unless we find no other use for them.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, is it the intention of the Department to make a decision in respect of this prior to the termination date, whether you would invite the industry to look at it and continue it on some negotiated basis?

Mr. Kirkwood: There has been a suggestion, I understand, whether it has been made to us officially I do not know, but I have seen reference to it in the press, that the pilots who have been involved in the experiment are discussing the possibility of continuing the operation themselves. I do not know whether there has been any official approach with regard to that. I do not know whether that is a proposal, but if such a proposal were to be made, I am confident we would be prepared to look at it. It would depend a good deal on what kind of terms they contemplated for carrying on a service.

Mr. Forrestall: It is important in light, not of a criticism, but the general observation of Air Transit that it was a federal government airline to get back and forth to Montreal very conveniently and very rapidly. However, I notice from the statistics, and I think there is concern about the fact, that only about 15 per cent of your passengers, if

[*Interprétation*]

Nous avons également utilisé la stratégie préconisée par Boeing. Vous savez bien que Boeing est associé à de Havilland dans ce domaine. Ces sociétés possèdent leurs propres usines susceptibles de fabriquer des ADAC à réaction. Néanmoins, en dépit de son intérêt, Boeing a déclaré en toute connaissance de cause qu'un ADAC ne pourrait décoller que par propulsion, parce que l'avion propulsé est le seul avion qui, de loin, répond aux critères de bruit. C'est ce que tente à prouver la diapositive que j'ai projetée tout à l'heure et qui montre que l'avion à hélices de type ADAC a un rayon acoutisque 60 fois moins étendu que l'avion à réaction de type normal, soit un demi mille carré comparativement à 30 milles carrés. Autant que je sache, il n'y a pas actuellement suffisamment de progrès dans la construction des moteurs à réaction où que ce soit dans le monde pour permettre d'espérer d'ici dix ans l'entrée en service d'un avion à réaction de type ADAC.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Kirkwood de quelle façon on entend disposer du matériel de *Airtransit*? Sera-t-il mis en vente publique? Les exploitants de catégories trois et quatre ont-ils montré un intérêt quelconque? Les exploitants commerciaux de façon générale ont-ils indiqué qu'ils seraient prêts à maintenir ce service? Également, puisque c'est rattaché à la question, quelle est l'attitude de la TDA et du ministère concernant la possibilité que le service soit maintenu?

Le président: Monsieur Kirkwood.

M. Kirkwood: Aucune décision n'a encore été prise concernant la vente des appareils. Il y a eu visiblement, de la part d'un ou deux groupes, des marques d'intérêt, mais on ne peut certainement pas dire qu'il s'agit là de propositions strictement commerciales. Ce sont là des gens qui s'attendent que les appareils seront liquidés; nous ne voulons pas en être réduits à cette éventualité si nous pouvons l'éviter.

M. Forrestall: Monsieur le président, le ministère a-t-il l'intention de prendre une décision à ce sujet d'ici à ce que le service soit suspendu et d'inviter les gens de l'industrie à examiner la possibilité de maintenir le service, quitte à continuer les négociations par la suite?

M. Kirkwood: Je ne sais pas si nous avons reçu une demande officielle ou non, mais j'ai cru lire dans les journaux que les pilotes qui ont participé à l'expérience examinaient la possibilité de maintenir le service eux-mêmes. Je ne sais pas s'ils ont fait des démarches officielles, mais s'ils en ont fait, nous sommes prêts certainement à examiner cette possibilité. Tout dépend évidemment des conditions qu'ils poseraient.

M. Forrestall: Il y a eu, sinon des critiques, des remarques voulant que *Airtransit* ait été une ligne aérienne établie par le gouvernement fédéral pour assurer la liaison avec Montréal d'une façon rapide et commode. Cependant, je remarque, et c'est assez intéressant, que seulement 15 p. 100 des passagers environ étaient des employés du gouver-

[*Text*]

indeed your testing is accurate, are in fact federal government employees. The rest are professionals, managers and sales. Generally it was 90 per cent for business travel, not government travel, and I imagine the sampling and the testing was careful to separate the question of whether a government employee was travelling on business or whether he was travelling as a professional, as a manager or in connection with sales. In other words, if it is not in fact 15 per cent, but 75 or 80 per cent of government employees who have responded in a different way to the test, then with respect, my question about whether it continues is one proposition. On the other hand, if as many as 90 per cent of the people using it are business people, and we have established a service for some 18 or 20 months or so, maybe we have some moral obligation to continue it. Is there any indication in respect of your testing as to the identification of the people who, in fact, are using it?

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: I should clarify a couple of points. Ninety eight per cent of the passengers were on business, and business can be government or private business. Business as opposed to leisure or non-business, personal affairs and things of that type.

• 2135

The 15 per cent still applies, though, because you have manager people and you have professional people in government. 15 per cent of all passengers could be identified positively as public servants who are using the facilities of the travel service bureau and therefore being traceable by their tickets. From some checks we ran on that, it was pretty close to the actual number. The actual number actually is somewhat lower; it is 13 per cent. The 15 per cent is a blow-up.

A large part of the professionals or the people from private enterprise who travelled on that route had, no doubt, some connection with government because the industry of Ottawa is government, so a large part of that business concerned government but it was executed by people who were not public servants.

Mr. Forrestall: My concern is, of course, whether we have an established business or a service that we are now going to withdraw. It would seem important to me that, indeed, this question be answered and answered relatively quickly because I have used it on a number of occasions and enjoyed its convenience.

The other question comes back to the operating costs, the direct and indirect costs, the deficit level. Did we set a figure when we started out with this experiment or was it sort of an openended thing? Did we say: well, we will give it $25 million in two years and see what happens? Or did we start out and say: we will fund it sort of open-endedly up to $30 or $40 million or whatever it requires? What was our attitude initially with respect to the funding of this experiment?

Mr. Brenckmann: The authority for the project definitely stated a limited time. It was to be a limited demonstration of approximately two years. The funds themselves were also finite in the amount of about $25 million.

Mr. Kirkwood: The funds were based on an estimate of what it would cost to carry out the experiment for approximately a two-year period.

[*Interpretation*]

nement fédéral. Les autres étaient des professionnels de l'industrie. Donc, si les statistiques sont exactes, jusqu'à 90 p. 100 du trafic voyageur venait de l'industrie et non pas du gouvernement. Et je suppose qu'on a fait très attention de voir quels étaient les employés du gouvernement qui voyageaient pour leurs affaires personnelles et quels étaient ceux qui voyageaient comme professionnels, directeurs de service et autres. Si le trafic voyageur n'était pas formé de 15 p. 100, mais de 75 ou 80 p. 100, d'employés du gouvernement ayant répondu au questionnaire, d'une façon détournée, ce serait autre chose. Mais si 90 p. 100 de ces gens étaient des hommes d'affaires, et que le service a été maintenu pendant 18 ou 20 mois maintenant, il me semble qu'il y a une obligation morale de la part du gouvernement de continuer. A la suite de l'enquête que vous avez menée, avez-vous une idée assez exacte de la provenance des gens qui utilisaient le service?

Le président: Monsieur Brenckmann.

M. Brenckmann: Il y a quelques points que je veux éclaircir d'abord. Il y avait 98 p. 100 des gens qui voyageaient par affaires, que ce soit pour le gouvernement ou pour le secteur privé. Et ici je veux dire par affaires plutôt que par agrément ou à titre personnel.

Les 15 p. 100 s'appliquent cependant en ce qui concerne les directeurs de service et les professionnels au sein du gouvernement. Jusqu'à 15 p. 100 des passagers donc ont pu être identifiés positivement comme étant des fonctionnaires utilisant le service des voyages du gouvernement comme en faisaient foi leurs billets. Les enquêtes que nous avons menées dans la réalité ont vérifié ce chiffre. En fait, il était un peu plus bas à 13 p. 100. Les 15 p. 100 étaient arrondis.

Une bonne partie des professionnels ou des gens du secteur privé, si vous voulez, qui faisaient le trajet avaient, sans aucun doute, quelque chose à voir avec le gouvernement, puisque la principale industrie à Ottawa est le gouvernement et que tout ce qui s'y fait est relié au gouvernement. Il reste que ces gens-là n'étaient pas fonctionnaires.

M. Forrestall: Ce qu'il faut savoir maintenant, c'est si le service sera maintenu ou interrompu. Il est important pour moi qu'on réponde à cette question le plus rapidement possible; j'ai moi-même utilisé ce service à plusieurs reprises et ai eu l'occasion de voir jusqu'à quel point il était pratique.

J'aborde maintenant la question des coûts d'exploitation, des coûts directs et indirects, du déficit. Y a-t-il eu au départ une limite établie? A-t-on accordé, par exemple, 20 millions de dollars pour deux ans? Ou plutôt a-t-on dit qu'on était prêt à aller jusqu'à 39 ou 40 millions de dollars et même davantage si le besoin s'en faisait sentir? Quelle a été l'attitude au départ vis-à-vis de cette expérience?

M. Brenckmann: L'autorisation du projet comportait définitivement une limite. L'expérience devait durer environ deux ans. Les fonds qui devaient y être consacrés étaient également limités à 25 millions de dollars.

M. Kirkwood: On prévoyait que ces fonds devaient permettre de mener l'expérience sur une période d'environ deux ans.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: It is one of the most accurate forecasts the government has been able to do in a long time about anything; it is almost bang on, that is, in terms of the direct and indirect operational costs but absolutely away out in left field in terms of the capital costs.

You are talking about, if I remember those figures accurately, a total cost for the program of what—$39 million?

Mr. Brenckmann: $25 million.

Mr. Forrestall: I am sorry, I did misunderstand you when you were going through your presentation.

Do you have any information from the studies that you have done that would lead you to believe what Mr. Mazankowski was getting at and perhaps Mr. Douglas as well, that had you been using the Dash-7 with a 48-seat capacity you would have attained a 60 per cent capacity?

In other words, was it promoted? How was it dealt with? The 60 per cent seems rather low to me. Every time I used it, and I used it frequently, maybe as many as 10 or 15 times over the last year, frequently I had to wait until the next flight to get a seat. I never saw 60 per cent in any of the flights I ever made, although I suppose given the frequency of flights, it was low. But were marketing, sales and promotion not really factors? Were you looking more from the technical aspects of it? I would have thought you could have attained an 80 or a 90 per cent load factor.

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: Sixty per cent is a very high load factor for airlines. In fact, it is a very high load factor for any transportation service. A typical load factor for train service in Canada is 10 to 20 per cent.

At 65 to 70 per cent load factor, the airline is in serious trouble because it has to refuse so many passengers. There are ups and downs during the day and during the week. You have to remember that there were flights late at night and flights on the weekends that were not as full as those at peak hours. Going back, 60 per cent was doing fairly well for an airline, in fact better than the average in North America in this particular year 1975-76.

• 2140

The projections given for the DASH-7 type of operation assume that eigher the same number of people are to be served and then, with a lesser number of flights, the proportion to the seating capacity, or their projection on the typical route of this type of 100 miles length with another type of population that would perhaps permit higher total traffic volumes.

Just to comment a little bit on the route itself, the results do not permit us to conclude that Ottawa-Montreal, as a route, is a good choice for STOL service. It is a good choice for the demonstration. And the route is undoubtedly somewhat too short for any type of air service. Therefore, the results have to be interpreted to some other routes, probably of longer stage length.

[*Interprétation*]

M. Forrestall: Ce sont sûrement les prévisions les plus justes que le gouvernement ait faites depuis longtemps; le chiffre est à peu près exact pour ce qui est des coûts d'exploitation directs et indirects, mais ce n'est pas du tout la même chose pour les coûts de capital.

Si je me souviens bien, vous avez parlé d'un coût total de 39 millions de dollars pour le programme?

M. Brenckmann: De 25 millions de dollars.

M. Forrestall: Je m'excuse, je vous ai mal compris lorsque vous avez fait votre présentation.

Avez-vous fait des études concernant la possibilité évoquée par MM. Mazonkowski et Douglas voulant que si vous aviez utilisé le Dash-7, d'une capacité de 48 passagers, vous auriez eu un taux d'occupation de 60 p. 100?

Au fait, comment avez-vous procédé au juste? Un taux d'occupation de 60 p. 100 me semble à moi passablement bas. Presque chaque fois que j'ai utilisé ce service, et je l'ai utilisé fréquemment, peut-être 10 ou 15 fois au cours de l'année écoulée, j'ai dû attendre le vol suivant pour avoir un siège. Je ne me suis jamais rendu compte qu'il pouvait y avoir un taux d'occupation de 60 p. 100 à bord de ces avions même si le taux devait être assez bas vu la fréquence des vols. Mais les techniques de commercialisation et de promotion n'entraient-elles pas en ligne de compte? Aviez-vous examiné l'aspect technique de la question? Je penserais que vous auriez pu atteindre un taux d'occupation de 80 ou 90 p. 100.

Le président: Monsieur Brenckmann.

M. Brenckmann: Un taux d'occupation de 60 p. 100 est considéré comme très élevé par les transporteurs aériens. En fait, ce doit être un facteur élevé pour n'importe quel transporteur. Le facteur d'occupation pour le service ferroviaire au Canada, par exemple, est de 10 ou 20 p. 100.

A un taux d'occupation de 65 ou 70 p. 100, un transporteur aérien se retrouve en sérieuses difficultés parce qu'il doit refuser passablement de passagers. Il y a des hauts et des bas au cours d'une journée et au cours d'une semaine. Il faut se rappeler qu'il y a des vols très tard le soir et en week-end qui ne sont pas aussi remplis qu'aux heures de pointe. A bien y penser, 60 p. 100 c'est assez bon pour une ligne aérienne, mieux que la moyenne en Amérique du Nord pour l'année 1975-1976.

Les projections concernant le DASH-7 supposent que, ou bien la même population a moins de vols à sa disposition, et partant le taux d'occupation augmente, ou que ce genre de trajet de 100 milles est établi pour desservir une autre population qui permette un trafic voyageur plus grand.

En ce qui concerne le trajet, les résultats de l'expérience ne nous permettent pas de dire que celui d'Ottawa-Montréal convient à l'ADAC. C'est un bon choix pour une expérience. Mais il est sans doute trop court pour ce genre de service. Les résultats, donc, doivent être utilisés pour d'autres trajets, des trajets sans doute plus longs.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

On page 10, with regard to capital expenditures, particularly the initial cost for the construction of the STOLport, I find it is a substantial amount of money. For example, this program is not viable in the whole hub-and-spoke concept when you are talking about building or modifying airports in smaller communities. You know, there is a basic 2,000 or 2,500 foot runway or a basic building to be put up and so on. When I look at $3.7 million in Montreal and $1.9 million in Ottawa and I try to pro-rate that in some of the smaller communities throughout Canada, I have some difficulty in seeing how that could be done.

What percentage of those figures there would be involved in land acquisition costs, for example?

Mr. Brenckmann: In those particular figures there are no land acquisition costs. Both sites are owned by the Crown at the current time. This is why I said in my presentation that we cannot take the results of the demonstration literally as far as STOLport capital or operating costs are concerned. However, one must observe two things.

These type of costs compared to typical airport construction are very low. They are not high, they are very low. One does not construct an airport that has any kind of buildings on it, for instance, and serves any kind of reasonably frequent services, for this amount of money anywhere in Canada.

However, these costs are low partly because for the purposes of demonstration it was not worth investing more. We would picture that a STOLport, at least an urban STOLport for a large city, would probably cost quite a bit more than these costs.

Just to give a bit of a scale to this, for a STOLport in an urban setting its ideal size in terms of passenger volume should be in the order of a million passengers per year. That is the type of traffic that would be expected from such a centre, and not 100,000 as in the demonstration. Here we have the scale effect again. A million passengers a year could support the capital costs of about $10 million for the installation with a passenger surcharge, an airport tax if you want, of $1. So that gives you roughly the scale at which things could pay off.

Mr. Lumley: But you are not going to get those kind of passengers in a hub-and-spoke concept, for example, in the Atlantic provinces or in northern Ontario. You are just not going to attract that kind of traffic. For example, it does not include the cost of land, and at Rockcliffe that was $2 million. What would be included in that $2 million, the construction of the runway? If it is a 2,000 or 2,500 foot runway, that has to be consistent, whether the STOLport is in Red Deer, Alberta or in Ottawa.

Mr. Brenckmann: There was a difference in this case in that in Ottawa there was already level ground and an airstrip existing before.

[*Interpretation*]

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

A la page 10 du document que vous avez déposé, sous la rubrique: «coûts de capital», je remarque que les coûts pour la construction de l'aéroport ADAC sont importants. Par ailleurs, on voit mal comment le service pourrait s'intégrer au concept des liaisons en étoile lorsque viendrait le moyen de construire ou de modifier des aéroports dans des petites localités. Il faut donc avoir la construction d'une piste de 2,000 ou de 2,500 pieds et d'une aérogare. Je constate qu'il y a des coûts de 3.7 millions de dollars pour Montréal et de 1.9 million de dollars pour Ottawa, et je vois mal comment on pourrait effectuer de telles dépenses dans les petites localités du Canada, même si elles étaient proportionnellement moins grandes.

Quelle part de ces coûts pourrait être attribuable à l'achat des terrains, par exemple?

M. Brenckmann: Les coûts n'incluent aucun achat de terrain. Les deux emplacement appartiennent à la Couronne. Voilà pourquoi je dis dans ma déclaration initiale que les résultats de l'expérience ne pourraient servir tels quels concernant les coûts de capital et les coûts d'exploitation de l'aéroport ADAC. Il y a deux observations à faire cependant.

D'abord, ces coûts sont assez bas comparativement aux coûts de construction d'aéroports conventionnels. Ils ne sont pas du tout élevés. Il est impossible de construire un aéroport, avec le moindre bâtiment de service, et le faire servir raisonnablement souvent où que ce soit au Canada, pour un tel montant d'argent.

Mais il ne faut pas oublier que ces coûts sont bas en partie parce qu'il s'agissait d'un projet-pilote et qu'il était inutile d'investir davantage. Il faut supposer qu'un aéroport ADAC, du moins l'aéroport ADAC d'une grande ville, coûterait davantage.

Pour vous donner une idée de ce que serait un aéroport ADAC dans une grande ville, je vous dirai qu'il faudrait compter avec un trafic d'un million de passagers par année. C'est le trafic auquel il faudrait s'attendre, et non pas 100,000 passagers comme cela a été dans le cas de notre expérience. Et l'échelle continue de s'appliquer ici. Un million de passagers par an justifierait des coûts d'exploitation d'environ 10 millions de dollars pour les installations, avec une surtaxe de passagers ou d'aéroports, si vous voulez, de $1. En gros, vous voyez un peu quels sont les niveaux qui pourraient justifier l'exploitation.

M. Lumley: Mais vous n'allez pas pouvoir intégrer ce genre de service au concept des liaisons en étoile, tel qu'il se retrouve dans les provinces atlantiques ou le nord de l'Ontario. Vous n'avez tout simplement pas ce trafic. Les coûts que vous avez cités n'incluent pas l'achat des terrains, et à Rockliffe ces coûts s'établissent à 1 million de dollars. A quoi sont-ils attribuables? A la construction de la piste? Si la piste doit de toute façon avoir de 2,000 à 2,500 pieds de long, il faut supposer que les coûts seraient à peu près les mêmes à Red Deer, Alberta, qu'à Ottawa, ou pour un aéroport ADAC.

M. Brenckmann: Il y a une différence puisqu'à Ottawa le terrain était nivelé et il y avait déjà une piste.

[*Texte*]

Mr. Lumley: And it still cost $2 million?

• 2145

Mr. Brenckmann: Yes. Montreal had a very poor site which had to be prepared. That is why it cost more.

Mr. Lumley: I hope you understand my concern. If Ottawa was ready-made and it still cost $2 million, what will it cost to put it in Cornwall or to put it in Owen Sound? This has to be a key question to be answered in discussing the viability of STOL operations. Have we any projected figures for the smaller communities which will really benefit from the STOL concept?

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: The smaller community very often is already served by an existing airport. It may be a general aviation airport; it may be a disused airport, so that would be the opportunity that could be pursued. It is quite clear that for small traffic volume, one cannot afford to put in airports; one has to use whatever facilities there are.

Mr. Lumley: Page 13 shows the comparison of the various modes of transportation. You were answering a question by Mr. Mazankowski who talked about the train. I forget if he received an answer to his question about a *pro forma* based on LRC, say, between Montreal and Ottawa. I realize that it has not been done because of the nonperformance of the LRC, but has there been a *pro forma* cost in comparing the two systems, the existing one and the LRC between Montreal and Ottawa? Have comparisons been made in capital expenditure, operating costs, doing the same selling job and having the same modern facilities for rail transportation that exist for air transportation?

Mr. Kirkwood: To my knowledge, Mr. Chairman, there has been no costing of a model passenger train service between Ottawa and Montreal. It will be a difficult thing to do on a basis that you can compare directly with this experiment because the installation of LRC equipment is only one feature—admittedly a highly visible one—of what will be involved in putting in a fast rail service. There would be a lot of work required on roadbed, partly rerouting, to avoid some of the bottlenecks, freightyards for example, that now exist. Also, if you were going to provide a high-speed service you would probably have to upgrade the quality of the track, even though you did not have to change it or relocate it.

The marketing process that would be associated with it is difficult to estimate on a basis that you can compare with this demonstration service. I do not know of any figures that we now have that will permit that kind of comparison.

Mr. Lumley: Will this comparison be done as LRC develops? I am convinced that before we make a decision about rail-passenger traffic you have to answer the question: why are people not travelling on railroads? If the same money had been spent on railroad terminals and stations as has been spent on airports, what revenues could we expect to obtain from the increased traffic? Since you already know the figures for Montreal-Ottawa on STOL and you already know the figures for Montreal respecting regular airline traffic, is the government not considering doing an LRC comparison, say for a year, before a final decision is taken on which mode you are going to use in urban traffic?

[*Interprétation*]

M. Lumley: Et même avec cela, il a fallu 2 millions de dollars?

M. Brenckmann: En effet. A Montréal, l'emplacement était moins bon et il a fallu l'aménager. Voilà pourquoi il en a coûté davantage.

M. Lumley: Mais vous voyez où je veux en venir. Si à Ottawa, où l'emplacement était déjà prêt, il a fallu 2 millions de dollars, combien cela coûterait-il à Cornwall ou à Owen Sound? Il faut répondre à cette question avant de parler de la rentabilité du service ADAC. Il y a des prévisions concernant les petites localités où le service ADAC pourrait être utilisé?

Le président: Monsieur Brenckmann.

M. Brenckmann: Les petites localités souvent ont déjà un aéroport. Ce peut-être un aéroport d'utilisation générale, ou encore un aéroport désaffecté. Il y a donc des possibilités. Il est évident que pour un faible trafic voyageur la construction d'un aéroport ne peut être justifiée; il faut à ce moment-là utiliser les installations en place.

M. Lumley: A la page 13, du document que vous soumettez, il y a une comparaison entre divers moyens de transport. Je ne me souviens plus si vous avez répondu à une question de M. Mazankowski concernant les trains, une question qui avait trait au coût projeté pour un service LRC entre Montréal et Ottawa. Je sais qu'il n'y a pas eu d'essais à cause des déboires du train LRC, mais a-t-on essayé de voir quels auraient été les coûts de tels services entre Montréal et Ottawa comparativement au service actuel? A-t-on essayé de voir quels ont été les coûts de capital, les coûts d'exploitation en faisant le même travail de promotion et en construisant les mêmes installations modernes que pour le transport aérien?

M. Kirkwood: Que je sache, monsieur le président, il n'y a pas eu de prévisions de coûts pour un service voyageur type entre Ottawa et Montréal. Il ne serait pas facile de le faire sur une base qui permettrait une comparaison directe avec la présente expérience puisque la mise en service d'un train LRC n'est qu'un des aspects, même s'il est très important, cela ve de soi, de tout le travail qu'il y a à faire pour instaurer un service ferroviaire rapide. Il faut refaire les plates-formes de terrassement, dévier les rails pour éviter les embouteillages, les gares de triage, par exemple. Également, si vous instaurez un service ferroviaire rapide, vous devez améliorer la qualité des rails, les modifier ou les déplacer.

Le processus de mise en marché qui serait nécessaire pourrait difficilement être comparé à celui qui a été utilisé pour ce projet pilote. Je ne crois pas qu'il y ait de chiffres actuellement qui permettent de faire cette comparaison.

M. Lumley: La comparaison serait-elle possible à un stade ultérieur de développement du train LRC? Avant de prendre une décision au sujet du service voyageur des trains, il nous faut nous demander pourquoi les gens refusent d'utiliser ce moyen de transport. Si nous dépensions les mêmes fonds pour la construction de gares que pour la construction d'aréoports, nous pourrions peut-être nous attendre à un traffic accru et à de meilleurs revenus. Puisque les chiffres sont déjà disponibles pour le service ADAC entre Montréal et Ottawa et pour le service aérien régulier à Montréal, le gouvernement n'envisage-t-il pas de faire la comparaison avec le train LRC, sur la base d'une année, par exemple, avant de prendre une décision finale

[*Text*]

Mr. Kirkwood: There is, indeed, the intention to proceed with a high speed rail demonstration project, as you know. The precise route has not been selected—and a number of factors go into that. They go into the choice of which section . . .

Mr. Lumley: Surely it is going to be Ottawa-Montreal though, because you already have some figures for STOL.

Mr. Kirkwood: Not necessarily, because such a demonstration project would be looking at quite a lot of different questions of which the comparison with either existing conventional air service or a potential STOL service would be only one—and perhaps not necessarily one of the most important. If you took a different section, which might be more suitable in terms of the lessons to be learned about rail possibilities, you could probably develop by analytical methods some close comparison using some of the results of this experiment. In other words, the results from this experiment could be transferred, to a reasonable degree of approximation, to some other pair of points for a STOL service.

But that kind of comparison will certainly have to be made to the best approximation that we are able to make it. It will not be easy to come up with a hard comparison.

• 2150

Mr. Lumley: Mr. Chairman, no mention has been made with respect to the study of fuel consumption. Looking ahead, with the energy situation in Canada, I am sure this has to be a very important factor to be considered for the various modes of transportation. We have seen figures, of course, from the companies who were actively involved with respect to STOL. Has the government comparison figures of various modes with respect to fuel consumption?

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: This is again a fairly exact and technical question and on looking at the type of numbers that have been quoted in different places, we have to agree with most of these numbers. Essentially air modes are more fuel intensive than other modes. This is basically caused by the speed of the vehicle and this is a physical fact that cannot be gotten around. However, the turbo-prop type of aircraft is somewhat better off than a jet type aircraft and there is some 20 per cent to 30 per cent advantage in using a turbo-prop type aircraft, be it STOL or non-STOL in short haul links such as those considered. The equivalency is somewhat better gallons per passenger miles, if you want—it is the typical type of miles per passenger gallons—than that of an automobile.

Mr. Lumley: One more question, Mr. Chairman. Are there any studies or any facts or figures with respect to the ultimate goal—I would think—of the hub-and-spoke concept with respect to economic development, regional development? I consider regional development transportation sort of as one and the same. Northern Ontario has, I guess, about the closest facsimile to a hub-and-spoke concept that there is in the country, what has happened from an economic development standpoint in Northern Ontario since the development of that concept, and if we have looked at this concept, what are the possibilities of extending the STOL? What are the government's thoughts to extending the STOL program between Montreal—Ottawa to include

[*Interpretation*]

quant au mode de transport interurbain qu'il doit préconiser?

M. Kirkwood: Vous n'ignorez pas qu'il est question de procéder à des essais avec un train ultra-rapide. Le trajet n'a pas encore été choisi, mais il faut tenir compte déjà d'un certain nombre de facteurs. Il y a le choix . . .

M. Lumley: Ce sera sûrement le trajet Ottawa-Montréal puisqu'il est déjà possible de faire la comparaison avec le service ADAC.

M. Kirkwood: Pas nécessairement puisqu'un tel projet expérimental devrait tenir compte de plusieurs questions et la comparaison avec le service aérien régulier ou le service ADAC ne serait qu'un élément et pas nécessairement un des plus importants. Mais même si vous deviez utiliser un autre trajet faisant mieux ressortir les possibilités du service ferroviaire, vous pourriez au moyen de certaines méthodes analytiques faire la comparaison avec la présente expérience. En d'autres termes, les résultats de la présente expérience pourraient être utilisés avec un certain degré de justesse pour un autre trajet convenant à l'ADAC.

Mais c'est le genre de comparaison qu'il faudra faire dans la mesure où c'est possible. Il ne sera pas facile de faire une comparaison précise.

M. Lumley: Monsieur le président, on n'a pas parlé de l'étude sur la consommation des carburants. Étant donné les prévisions sur la situation énergétique au Canada, je suis sûr que ce facteur sera très important en rapport avec les différents moyens de transport. Nous avons vu les chiffres donnés par les sociétés qui participaient au projet ADAC. Le gouvernement a-t-il des chiffres sur la consommation des carburants par mode de transport?

Le président: Monsieur Brenckmann.

M. Brenckmann: Il s'agit d'une question assez précise et d'après notre examen des chiffres cités dans différents documents, ils semblent exacts. Au fond, le transport aérien consomme davantage de carburant que les autres modes, essentiellement à cause de la vitesse. Cependant, l'avion à turbopropulseur présente des avantages par rapport à l'avion à réaction et on fait des économies de 20 à 30 p. 100 en se servant d'un avion à turbopropulseur, qu'il soit un ADAC ou un avion ordinaire pour les courts trajets. Le nombre de milles-passagers par gallon se compare favorablement aux chiffres moyens pour une automobile.

M. Lumley: Encore une question, monsieur le président. Existe-t-il des études sur le but de l'établissement d'un service de navette entre les centres et les petites villes périphériques, ce qui est notre objectif final, dans le contexte de l'expansion économique régionale? A mon avis, l'expansion régionale et le développement des transports sont intimement reliés. Je crois que le nord de l'Ontario a le service qui ressemble le plus à celui dont je parlais et j'aimerais savoir comment ce service a affecté l'expansion économique de cette région. Quelles sont les possibilités d'étendre le service par ADAC? Le gouvernement envisage-t-il d'établir un service d'ADAC entre Montréal-Ottawa-Owen Sound, par exemple, dans le sud de l'Onta-

[*Texte*]

say Owen Sound, southern Ontario or the Atlantic Provinces or any other area of the country where we are very concerned about economic development?

The Chairman: Mr. Kirkwood.

Mr. Lumley: I realize that is a big question, Mr. Chairman. I tried to put them both because I knew you would not give me another opportunity.

Mr. Kirkwood: It is a big question and it goes, certainly in part, beyond the scope of my knowledge. I do know that in all of our planning activity we are in quite close consultation with the Department of Regional Economic Expansion and also with provincial governments as to general concepts. I personally am unaware of the impact of the transportation system that now exists in Northern Ontario on economic development in the region, but I am sure that there are people in Transport who have the information as it is perceived by DREE and probably also by the Government of Ontario. We do attempt to mesh our planning so that, as the policy statement of last June said, transportation will be an instrument of support for the achievement of national, social and economic objectives, of which obviously, regional economic development is an important one. But I cannot give you a specific answer to the question, I am afraid.

Mr. Lumley: Will this be something that will be given serious—sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: I think we have gone well beyond your time, Mr. Lumley, and we must give other members a chance to ask questions.

Mr. McCain: A good question though, Mr. Chairman, a very good question.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, some of the questions I was going to ask have been at least briefly touched upon. I want to start off by saying that I was glad to hear Mr. Kirkwood say that some time yet has to elapse before any firm decision can be made on this, because in my opinion and in the opinion of many people who have a great deal more expertise in transportation than I have, this kind of use of STOL is a complete misuse and misallocation of this mode of transportation.

When I was looking at the slides and papers presented this night, I am reminded of that old vaudeville joke about the fellow who asked his friend, how is your wife, and he said, compared to what? To compare what Mr. Lumley started out on, the kind of bus system we have on narrow and crowded highways, the travel time required and a train system that is outmoded and worn out, with a STOL system, is surely some kind of misleading. Surely and I would rather the department had not presented this because this is not a comparison; it is a snow job.

• 2155

Mr. Mazankowski, Mr. Lumley and others have mentioned the LRC. It seems to me before any firm decision is made on a STOL system and short hauls between urban centres we had better have, for example, a comparison of bus transportation on expressways and more important, a comparison of an LRC system. And I want to say, Mr. Chairman, for the benefit of these in the Committee who have not had an opportunity yet to question this, even with

[*Interprétation*]

rio, les provinces Atlantiques ou une autre région du pays pour stimuler l'expansion économique?

Le président: Monsieur Kirkwood.

M. Lumley: Je sais que c'est une question complexe, mais je voulais profiter au maximum du temps qui m'est alloué.

M. Kirkwood: Il est vrai que la question est très vaste et, dans une certaine mesure, elle dépasse l'étendue de mes connaissances. Pour ce qui est de la planification en général, je sais que nous sommes toujours en consultation avec le ministère de l'Expansion économique régionale et avec les gouvernements provinciaux. Personnellement, je ne sais pas quel a été l'impact du système des transports qui existe actuellement dans le nord de l'Ontario sur l'expansion économique de cette région, mais je suis sûr que les constatations faites par le ministère de l'Expansion économique régionale et probablement aussi par le gouvernement de l'Ontario ont été envoyées au ministère des Transports. Nous essayons de faire en sorte que la planification faite aux différents niveaux soit complémentaire pour que les transports, comme l'a signalé la déclaration de politique faite au mois de juin, deviennent un instrument qui nous aide à atteindre les objectifs nationaux dans le domaine social et économique, dont l'expansion économique régionale est une partie vitale. Mais, malheureusement, je ne peux pas donner une réponse plus précise à votre question.

M. Lumley: Allez-vous faire une étude sérieuse de cette question?

Le président: Vous avez bien dépassé votre limite, monsieur Lumley, et il faudra donner aux autres membres l'occasion de parler.

M. McCain: C'est une très bonne question, néanmoins, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, certaines des questions que je veux poser ont déjà été brièvement évoquées. J'aimerais dire au début que j'étais content d'apprendre de M. Kirkwood qu'il faudra attendre encore un certain temps avant de prendre une décision ferme à ce sujet. A mon avis et de l'avis de bien des experts en matière des transports, ce genre de service ADAC constitue une mauvaise utilisation des possibilités offertes par ce mode de transport.

La présentation de diapositives et de mémoires ce soir m'a fait penser à cette vieille blague du vaudeville où un type demande à son ami, comment est ta femme, et on lui répond, comparée à quoi? Comparer, comme l'a fait M. Lumley, les déplacements en autocars sur des routes congestionnées et dans des trains démodés avec un voyage en ADAC est sûrement une démarche trompeuse. J'aurais préféré que le ministère n'ait pas fait ce genre de présentation, parce que ce ne sont pas des comparaisons valables, c'est simplement du baratin.

M. Mazankowski, M. Lumley et d'autres ont déjà parlé du système de trains LRC. Avant de prendre des décisions définitives au sujet d'un service ADAC à courte distance entre centres urbains, nous aurions besoin de comparaisons avec la performance d'autocars sur l'autoroute et, encore plus important, avec un système de trains LRC. Le turbotrain peut faire jusqu'à 90 milles l'heure sur la voie actuelle entre Ottawa et Montréal et le redressement de

[*Text*]

the Turbo which is not as good as an LRC, but on the four trips I have made on it, questioning technical people and the operational people at speeds of up to 90 miles an hour on the present track between Ottawa and Montreal, with the straightening out of a few curves and the minimum of reballasting and some more ribbon rail, you can get up to speeds of 120 to 140 miles an hour with an LRC. Then we will see how that compares with the STOL.

Mr. Chairman, this is an elitist system of transportation. It does nothing for Joe Citizen who wants to move between Montreal, Ottawa and Toronto. When I say it is a misallocation of a mode of transportation, surely the proper place for a short take-off and landing service is in northern Canada, in the northern parts of the provinces, connecting Vancouver and Victoria, connecting New Brunswick and Nova Scotia with P.E.I. and Newfoundland. That is where short take off and landing aircraft should be used.

Brazil, Argentina, Australia and the Soviet Union are already doing this and have been for years, and we are getting a job done on us here that frankly I am damned disappointed in. There has been a narrow framework, short hauls by air. Why? It flies in the face of energy consumption, environment, land use, comfort and cost of travelling. It flies in the face of all those things. If you are talking about moving great numbers of people at prices that they can afford in comfort and keeping in mind all these other factors, the last thing you would use to connect Ottawa, Montreal and Toronto would be short take-off and landing aircraft, unless it is going to be the "user shall pay". It is purely an elitist form of transportation just for businessmen and executives who can write it off on expense accounts.

That is my short, little speech, Mr. Chairman; I will have more to say on it later.

A question was raised and Mr. Kirkwood or Mr. Brenckmann might want to comment on it; I am not picking on them, I appreciate that what I am talking about is largely policy and the direction of transportation policy for the country as a whole, and that probably is not their prerogative. But in the technical end of it again, mention was made of the propeller craft versus pure jet. The Transport Committee was taken on a demonstration flight, I believe it was about four years ago, of the short take-off and landing three-engine jet. The Russians have been selling it for 10 years; they cannot get a certificate of air worthiness in Canada as we do not give them out until one has been given in the States and they are not about to give them one. But the West Germans certified that plane seven or eight years ago and they have probably the toughest regulations of any country in the world. You can take off and land with it in a pasture or a beach or a gravel road, fully loaded with 30 people aboard. It takes of in 600 feet and lands in 900 feet.

What has MOT done in this area? Why are all these eggs going into a system with propellers that will in a few short years be out of date? It seems to me, Mr. Chairman, that the framework within which the MOT has carried on this experiment has been so narrow that we just are not getting a good enough picture that that firm decision that Mr. Kirkwood says has to be made down the road is likely to be a very bad decision.

[*Interpretation*]

certaines courbes, l'amélioration de l'empierrement et le recours à des rails sans fin devraient permettre à un train LRC d'atteindre des vitesses de 120 à 140 milles l'heure. On pourra alors faire des comparaisons avec un service ADAC.

Monsieur le président, ce système ADAC a été conçu pour l'élite. Il ne répond aucunement aux besoins du citoyen ordinaire qui veut faire le voyage Montréal-Ottawa-Toronto. Quand je dis que c'est une mauvaise utilisation des possibilités de l'ADAC, je pense à l'utilité de l'avion à décollage et atterrissage courts dans le nord du Canada et les liens avec Vancouvert et Victoria, les liens entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse d'une part avec l'Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve d'autre part.

Le Brésil, l'Argentine, l'Australie et l'Union Soviétique utilisent ADAC dans des cas semblables depuis des années et je suis très déçu de ce que nous avons fait jusqu'ici. Nous avons envisagé uniquement les courts trajets aériens. Pourquoi? Une telle pratique va à l'encontre de nos principes en matière de consommation énergétique, de confort et de coût de déplacement. Si vous voulez permettre au nombre maximal de gens de voyager entre Ottawa, Montréal et Toronto à des prix abordables et le plus confortablement possible en tenant compte de tous les autres facteurs que j'ai mentionnés, la dernière chose à laquelle on penserait serait l'avion à décollage et atterrissage courts. Il s'agit d'une forme de transport conçu uniquement pour les hommes d'affaires et les cadres supérieurs qui peuvent mettre ce coût sur leurs notes de frais.

Cela met fin à mon petit discours, monsieur le président. Je reviendrai à la charge plus tard.

M. Kirwood ou M. Brenchmann voudront peut-être répondre à une question qui a été soulevée tout à l'heure. Je sais qu'il s'agit essentiellement d'une question politique dans le domaine des transports pour le Canada en général et qu'elle dépasse probablement leur mandat. Mais pour ce qui est de l'aspect technique, on a parlé de l'avion à hélices de préférence à l'avion à réaction. Il y a environ 4 ans, le comité des Transports a fait un voyage de démonstration dans un ADAC trimoteur à réaction. Les Russes vendent cet avion depuis 10 ans, mais ils n'ont pas pu obtenir un certificat de navigabilité au Canada puisque nous attendons que les Américains accordent de tels certificats avant d'en délivrer nous-mêmes. Mais l'Allemagne de l'Ouest a déjà autorisé cet avion il y a 7 ou 8 ans et c'est probablement le pays avec les règlements les plus stricts. Cet avion peut décoller et atterrir dans un pâturage, sur une plage ou une route en gravier, avec 30 personnes à bord. Il lui faut 600 pieds pour décoller et 900 pieds pour atterrir.

Qu'est-ce que le ministère des Transports a effectué comme travail dans ce domaine? Pourquoi tous vos efforts sont-ils consacrés à un système à hélice qui sera démodé dans quelques ans? Il semble, monsieur le président, que le cadre dans lequel le ministère a fait cette expérience est si restreint, que nous ne pourrons pas obtenir une bonne idée des possibilités et que la décision définitive dont M. Kirkwood a parlé risque d'être une très mauvaise décision.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Kirkwood.

Mr. Kirkwood: I am not quite sure, Mr. Chairman, what the question is.

Mr. Benjamin: If you want to comment on my speech I would sure like to hear it.

• 2200

Mr. Kirkwood: Mr. Brenckmann indicated in the opening part of his presentation that one of the purposes of the experiment was to investigate the possibilities for the provision of a service of this kind. It does not have to be between Ottawa and Montreal. It could be any two points 100 yards apart if the market demand for the service was there.

The possibilities of utilizing technology and equipment which had been developed in Canada and which grew naturally out of our requirements—the STOL series that de Havilland has developed is a natural Canadian product and has produced the Twin Otter in widespread service and the DASH-7 concept. It seems to be reasonable that the potential of that system for short-haul use should be investigated, and that was the purpose of the experiment, or one of the purposes.

Mr. Benjamin: Was there any thought given to using in the future, DASH-7's with a higher capacity? What kind of volumes of traffic do you envision having, and the nature of that traffic? Is it going to be the ordinary travelling public or is it only going to be only those who can afford it?

Mr. Kirkwood: Mr. Chairman, perhaps we have left something of a false impression with the Committee. There has been no plan developed as yet for any kind of service utilizing DASH-7's. They could be used in a variety of ways in Canada, some which Mr. Benjamin has suggested and others which have beem suggested by other members of the Committee.

We have no preferred use for the aircraft. That is still down the road somewhat, if indeed that kind of aircraft ever is selected by the government for regular scheduled passenger service. There is no decision and there is also no plan.

Mr. Benjamin: Have any other studies, let alone experiments, been carried on in terms of using other modes of transportation in a similar situation? Mr. Lumley raised the matter of the LRC's, and so did Mr. Mazankowski. Is it intended that studies and experiments will be carried on with other modes, or are we going to be wedded to the 1950's in terms of jets at the expense of ignoring other modes?

Mr. Kirkwood: When you say other modes, do you mean other types of aircraft or rail and so on?

Mr. Benjamin: I mean fast ground transportation.

Mr. Kirkwood: Indeed, those other possibilities are being studied. There is no commitment to the concept of a STOL air service for short-haul passenger movement. I said earlier it seemed to me that it was one very real possibility, but I have considered that equally or perhaps more real was the matter of improved rail service in high-density areas.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Kirkwood.

M. Kirkwood: Je ne sais trop quelle a été la question.

M. Benjamin: Si vous avez des commentaires à faire sur mon discours, j'aimerais les entendre.

M. Kirkwood: M. Brenckmann a dit au début de son exposé qu'un des objectifs de l'expérience était d'étudier les possibilites de fournir un tel service. Il n'est pas nécessaire que ce service relie Ottawa et Montréal. On peut choisir n'importe quelles localités à une distance de 100 mètres s'il y a une demande pour le service.

Nous avions la possibilité d'utiliser la technologie et l'équipement qui avaient été mis au point au Canada et qui répondaient à nos besoins—la série ADAC développée par de Havilland était un produit canadien et nous a donné le *Twin Otter* qui est beaucoup utilisé, ainsi que le DASH-7. Il paraît raisonnable d'étudier le potentiel du système pour le transport à courte distance, et tel était l'un des objectifs de notre expérience.

M. Benjamin: A-t-on étudié la possibilité d'utiliser, à l'avenir, un DASH-7 qui aurait une plus grande capacité? Quels sont les volumes et la nature du trafic que vous envisagez? S'agit-il du public vogageur régulier ou uniquement de gens à revenus élevés?

M. Kirkwood: Monsieur le président, nous avons peut-être donné une impression fausse aux membres du Comité. On n'a pas encore fait de plans pour un service qui utiliserait le DASH-7. On pourrait s'en servir de plusieurs façons au Canada, comme M. Benjamin et d'autres membres du Comité l'ont déjà suggéré.

Nous n'avons pas d'utilisation préférée pour cet avion. Cela est toujours à venir, si ce genre d'aéronef est jamais choisi par le gouvernement pour les services de transport réguliers. On n'a pris aucune décision à ce sujet.

M. Benjamin: A-t-on étudié d'autres moyens de transport dans une situation analogue? M. Lumley et M. Mazankowski ont soulevé la question du train LRC. A-t-on l'intention de faire des études et des expériences sur d'autres moyens de transport ou allons-nous continuer, comme dans les années 1950, à nous servir des avions à réaction en laissant de côté tout autre moyen de transport?

M. Kirkwood: Quand vous parlez d'autres moyens, parlez-vous d'autres genres d'avions ou des chemins de fer, etc.?

M. Benjamin: Je voulais dire les transports rapides de surface.

M. Kirkwood: En effet, l'on étudie actuellement ces autres possibilités. On ne s'est pas engagé à se servir du système ADAC pour le transport de passagers à courte distance. J'ai dit tout à l'heure qu'il s'agissait d'une possibilité, mais je crois que la solution la plus réaliste est l'amélioration des chemins de fer dans les régions à forte densité de population.

[*Text*]

Mr. Benjamin: I have one technical question. Mr. Lumley may have raised it. May I ask Mr. Brenckmann—I have been told that the energy consumption of a diesel locomotive versus a Dash-7 on the short haul, the energy consumption, is in a ratio of one to two and a half. Would you say that is reasonably close or accurate?

Mr. Brenckmann: I cannot comment on that particular number as given because energy consumption has to be related to some kind of performance value like ton miles or passenger miles, or perhaps ton miles per hour because the speed comes in. To say that it is one and a half times larger or smaller is not technically sufficient . . .

Mr. Benjamin: I appreciate that.

Mr. Brenckmann: . . . to answer the question. The basic principle of thermodynamics in diesel engines and in jet engines is not all that different. In fact, given the right circumstances and the right usage, turbine engines can be more efficient thermodynamically than diesel engines. It is therefore a question of knowing what the payload of the vehicle is and what the utilization of the vehicle is.

Unfortunately, if one takes the current statistics that are available in terms of passengers moved and fuel consumed on rail systems in Canada, the figures come out rather poorly because the number of passengers is too small. The trains are mostly empty. If the trains were full, if the service was satisfactory to the public, if the capital was available to run such a system, it could become much more efficient than an air system. But these are all accumulated "ifs".

• 2205

Mr. Benjamin: We cannot compare the Canadian rail thing because who wants to ride on a train that takes five hours to go 190 miles? Nobody is going to get on the damn train, so it is illogical to compare your fuel energy consumption or your passenger-mile cost or whatever. But given the experience in a number of other countries with their load factors on fast rail service, compared with what we can do with STOL, are you looking at that? It is pointless to use the Canadian rail passenger service we have now for comparison purposes.

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: There is no doubt that a fully utilized rail system in high-density operation such as the one in Europe or in Japan can be quite a bit more fuel efficient than most other systems. But I said *most*, because there is a very efficient system existing in Canada. In fact a very efficient system was competing with the STOL system, and that is the bus system.

The bus system in this demonstration operated buses every hour on the hour, travelling at 70 to 80 miles per hour on a very good highway, and they showed that they have a growing clientele. The bus was the fastest-growing mode on that particular route over the last four or five years. This is generally not very well known to the public.

The bus still has a stigma attached to it. Some people do not want to use bus services, but of all the alternatives that exist, surely the bus type of travel is the most attractive in these days of energy scarcity and concern for capital requirements. The bus system in Canada through its taxation system is approximately covering all its costs, running costs and road costs.

[*Interpretation*]

M. Benjamin: J'ai une question technique à poser à M. Brenckmann. Il est possible que M. Lumley l'ait déjà posée. On me dit que le DASH-7 consomme deux fois et demie plus d'énergie qu'un locomotif diesel, sur une courte distance. Est-ce exact?

M. Brenckmann: Je ne peux donner une réponse précise, car la consommation d'énergie doit être calculée en fonction de tonnes-milles ou de passagers-milles, ou peut-être de tonnes-milles à l'heure, car la vitesse entre en jeu. Au point de vue technique, il n'est pas suffisant de dire que l'un consomme une fois et demie plus ou moins que l'autrets. . .

M. Benjamin: Je comprends cela.

M. Brenckmann: Le principe de base de la thermodynamique en ce qui concerne les moteurs diesel et les moteurs à réaction, n'est pas tellement différent. En fait, dans de bonnes conditions, les moteurs à turbine peuvent être plus efficaces du point de vue thermodynamique que les moteurs diesel. Il s'agit donc de savoir quelle est la charge que transporte le véhicule et comment celui-ci est utilisé.

Malheureusement, si l'on regarde les statistiques actuelles sur les voyageurs transportés et la quantité de fuel consommé par les trains au Canada, elles ne sont pas très bonnes, parce qu'il y a très peu de voyageurs. Les trains sont presque vides. Si les trains étaient pleins, si le service satisfaisait le public, si on avait les fonds pour faire fonctionner un tel système, celui-ci pourrait devenir beaucoup plus efficace qu'un système aérien. Mais ce ne sont que des hypothèses.

M. Benjamin: Nous ne pouvons pas faire de comparaisons avec le système ferroviaire canadien, car qui veut voyager dans un train qui prend 5 heures pour parcourir 190 milles? Personne ne va prendre ce satané train, et il est donc illogique de comparer votre consommation d'énergie ou vos coûts par mille-passager, etc. Mais étudiez-vous l'expérience d'autres pays qui ont des systèmes de trains rapides, en les comparant avec le service ADAC? Il est inutile de faire des comparaisons avec les chemins de fer canadiens.

Le président: Monsieur Brenckmann.

M. Brenckmann: Il n'y a aucun doute qu'un système ferroviaire utilisé à plein temps dans des régions à forte densité de population comme en Europe et au Japon, peut être beaucoup plus efficace que la plupart des autres systèmes. Mais j'ai dit «la plupart» parce qu'il existe déjà au Canada un système très efficace. En effet, ce système efficace faisait concurrence au système ADAC; je parle des services d'autobus.

Pendant la démonstration, les autobus partaient toutes les heures, elles voyageaient à 70 ou 80 milles à l'heure sur une très bonne autoroute; on a alors vu la clientèle augmenter. L'autobus est le moyen de transport qui a connu la plus grande expansion de services au cours des 4 ou 5 dernières années. En général, le public n'est pas tellement au courant de ce fait.

L'autobus n'est pas très bien vu. Certains ne veulent pas prendre l'autobus, mais de tous les moyens de transport, l'autobus est certainement le plus pratique dans ces jours de pénurie d'énergie et de capitaux. Le système d'autobus au Canada paie à peu près tous ses coûts d'opération grâce à son système de taxes.

[*Texte*]

The Chairman: This will be your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: If that is correct, what you just said about the bus system, the last figures that are available I understand for 1972, from all levels of government, the deficit, in other words the subsidy after taking into account all receipts from gasoline taxes, licence fees and excise taxes, all revenue, for autos, trucks and buses—the deficit, the public subsidy, in 1972 was $1,200,000,000. What would happen to bus fares if they paid their portion of that subsidy on roads, streets and highways if it were shared among cars, trucks and buses? Secondly, how would the bus thing perform if it had to build and maintain its own two-lane highways with two inches of asphalt on top?

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: Economists, like doctors, never agree among themselves. There are certain sources of data on the economics of modes which indicate that the share of costs in equal structuring, in highways, etc., that is borne by the bus system is pretty close to covering their use. I do not know where the figure of $1 billion per year comes from.

A similar situation, by the way, exists, in the States, and it is well recognized in the States too. The bus system is an extremely efficient system and does better at the very least than the other modes in terms of self-sufficiency.

Le président: Monsieur Loiselle.

M. Loiselle (Chambly): Nous allons terminer en français et de façon positive.

Le président: C'est bien.

M. Loiselle (Chambly): Pour commencer, voici une question technique: la comapgnie De Haviland nous disait qu'il était possible de construire un «*STOL port*» ainsi qu'une piste, pour la somme de $250,000 environ; or vos chiffres sont de l'ordre de 1.2 million, 3.5 millions de dollars. Il s'agit pourtant d'une déclaration de la compagnie faite récemment lorsque le Comité est allé visiter son usine. D'où venait ce montant de $250,000 et pourquoi en arrive-t-on aujourd'hui à 1.2 million de dollars?

The Chairman: Mr. Brenckmann.

• 2210

M. Brenckmann: Eh bien, il y a sans doute là un malentendu puisque, comme il a été dit ce soir—il y a des systèmes ADAC de toutes sortes. Pour un système basé sur des installations aéroportuaires, dans le Nord par exemple, où tout ce qu'il faut c'est tout simplement une piste, on peut en dégager une dans le roc ou dans le gravier pour un coût d'à peu près $250,000; c'est tout à fait possible mais il ne s'agit pas du même genre de service dans un système interurbain, un système basé sur des aéroports dans des régions surpeuplées, etc. C'est sans doute une question de malentendu.

M. Loiselle (Chambly): D'accord. Quels sont les marchés étrangers que vous avez identifiés pour ce type d'avion, c'est-à-dire des clients éventuels de la compagnie de Havilland?

[*Interprétation*]

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Si ce que vous dites sur le système d'autobus est exact, néanmoins, les dernières statistiques de tous les niveaux de gouvernement pour 1972 indiquent que, tout en tenant compte des revenus des taxes sur l'essence, des taxes d'accise et de tous les revenus provenant des autos, des camions et des autobus, le déficit ou la subvention publique en 1972 se chiffrait à $1,200,000,000. Quels seraient les tarifs des autobus si elles payaient leur part de la subvention, si on la partageait entre les voitures, les camions et les autobus? Deuxièmement, quel serait le rendement des autobus s'ils devaient construire et entretenir leurs propres autoroutes?

Le président: M. Brenckmann.

M. Brenckmann: Les économistes, comme les médecins, ne sont jamais d'accord. Il y a certaines sources de données sur l'économie des moyens de transport, selon lesquelles le système d'autobus paie une part des coûts des autoroutes, qui correspond à son niveau d'utilisation du réseau. Je ne sais pas d'où vient ce montant de 1 milliard de dollars par an.

Une situation analogue existe aux États-Unis, par exemple, et l'on y admet que le système d'autobus est très efficace et fonctionne mieux que tous les autres moyens de transport, en ce qui concerne l'autofinancement.

The Chairman: Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle (Chambly): We are going to end in French, and on a positive note.

The Chairman: Very good.

Mr. Loiselle (Chambly): To begin with, I have a technical question: De Havilland told us that it was possible to build STOL port as well as a runway for about $250,000; however, your figures are $1.2 million and $3.5 million. De Havilland made that statement recently, when the Committee visited their factory. Where does this figure of $250,000 come from and why do you give a figure of $1.2 million?

Le président: Monsieur Brenckmann.

Mr. Brenckmann: There is undoubtedly some misunderstanding, since as was mentioned this evening, there are all kinds of STOL systems. For a system based on airport installations, in the North, for example, where all that is required is a runway, the latter can be constructed in the rock or using gravel at the cost of about $250,000; that is quite possible, but it would not be the same type of service as in an inter-city system, which is a system based on airports in densely-populated regions. There has obviously been a misunderstanding.

Mr. Loiselle (Chambly): I see. What foreign markets have you found for this type of aircraft, or in other words, did you find possible customers for de Havilland?

[*Text*]

The Chairman: Mr. Brenckmann.

M. Brenckmann: L'agence de développement de transport que je représente ici, et le ministère des Transports, ne sont pas concernés directement par les marchés d'exportation. C'est l'affaire du ministère de l'Industrie et du Commerce ou bien de l'industrie elle-même. Mais par les contacts que nous avons eus durant la démonstration et les visites de représentations étrangères, il y a certainement une douzaine de pays qui y portent un certain intérêt. Il y a la France, par exemple, il y a la Norvège, il y a le Japon, il y a les États-Unis et j'en passe sans doute mais je ne suis pas absolument au courant.

M. Loiselle (Chambly): Quels sont les autres pays qui font des études semblables avec un type d'appareil qui ressemble au *DASH-7* ou encore avec d'autres types d'avions? Est-ce qu'il y a d'autres pays où l'on utilise déjà ce service et où on l'étudie?

M. Brenckmann: Il y a d'autres pays où l'on utilise un service surtout basé sur des appareils *Twin Otter*. Les constructeurs aéronautiques dans les différents pays du monde sont en face de difficultés de marché qui sont telles que . . . et qui sont d'ailleurs provoquées par les crises qui affectent les compagnies de transport aérien et qui les incitent à être plutôt prudents dans les genres de développements dans lesquels ils s'engagent. C'est pourquoi la plupart des compagnies ont fait des essais avec des prototypes dessinés à partir d'avions qui pourraient être utilisés dans le secteur militaire, mais tout ce que je sais en ce moment, c'est qu'il n'y a pas de développement d'avion ADAC du genre commercial qui soit comparable à l'avion DASH-7.

M. Loiselle (Chambly): Si nous revenions au train *LRC*, où en êtes-vous dans vos essais, dans vos études?

The Chairman: Mr. Kirkwood.

M. Kirkwood: On cherche en ce moment à prendre des décisions pour la démonstration; c'est-à-dire, il faut chosir la route, la section de la route et aussi l'équipement. Il n'y a pas de décision prise pour le moment.

M. Loiselle (Chambly): Ah bon!

Mais sur le plan technique on est . . .

M. Kirkwood: Oui, on a beaucoup d'informations sur le *LRC* et sur d'autres marques de matériels qui sont comparables.

M. Loiselle (Chambly): Comparables!

Avez-vous une idée, si l'on voulait implanter ce service entre Ottawa et Montréal, avez-vous une idée des coûts de réaménagement des voies ferrées; je parle strictement de réaménagement du réseau, je laisse l'équipement roulant de côté . . .

M. Kirkwood: On a fait des devis mais personnellement je n'ai pas de chiffre; je ne me rappelle pas ce que l'on a trouvé.

M. Brenckmann: Je sais à peu près le genre de coûts. C'est fonction de la vitesse envisagée. Pour mettre en service un *LRC* qui irait à 89 milles à l'heure ce qui est actuellement la vitesse limite sur le réseau canadien, les coûts d'infrastructure seraient très faibles, mettons de l'ordre de 5 millions, 10 millions ou quelque chose comme cela. Si la vitesse devait être augmentée à environ 120 milles à l'heure, les coûts pourraient monter bien au-delà de 50 millions de dollars.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Brenckmann.

Mr. Brenckmann: The Transport Development Agency which I represent, and the Ministry of Transport, are not directly concerned with export markets. That is the domain of the Department of Industry, Trade and Commerce or of industry itself. But through the contacts that we have had during the demonstration and the visits from foreign delegations, it seems that there are at least a dozen countries who are interested in this project. There is France, for example, as well as Norway, Japan, the United States and others, but I am not completely up-to-date on this.

Mr. Loiselle (Chambly): What other countries are carrying out similar studies on a type of aircraft similar to the DASH-7 or perhaps with other types of aircraft? Are there other countries already using this type of service and carrying out such studies?

Mr. Brenckmann: There are other countries operating services which use mainly Twin Otter aircraft. Aircraft builders in the various countries around the world are faced by difficulties on the market, brought about by the crisis affecting air transportation companies, and which cause them to be somewhat prudent as to the types of developments in which they become involved. This is why most companies have carried out tests with prototypes of aircraft that might be used by the military, but as far as I know, no one else is developing a commercial type of STOL aircraft taht would be comparable to the DASH-7.

Mr. Loiselle (Chambly): To come back to the LRC train, how far have you reached with your tests and studies.

Le président: Monsieur Kirkwood.

Mr. Kirkwood: At this time we are preparing to make some decisions about the demonstration project; in other words, we must select the route and the type of equipment to be used. No decision has yet been made.

Mr. Loiselle (Chambly): Good!

But as far as the technical aspect is concerned . . .

Mr. Kirkwood: Yes, we have a great deal of information about the LRC as well as about other comparable types of train.

Mr. Loiselle (Chambly): Comparable!

If one wished to implement this service between Ottawa and Montreal, have you any idea what the cost of repairing the roadbed would be; I am thinking only of the restoration of the roadbed and not of the rolling stock . . .

Mr. Kirkwood: Estimates have been made but I do not have figures; I do not remember what the findings were.

Mr. Brenckmann: I know the approximate costs. It all depends on the speed involved. To implement an LRC service that would travel at 89 miles per hour, which is the present speed limit on the Canadian rail network, the infrastructure costs would be very low, something between $5 million and $10 million. If the speed were to be increased to about 120 miles an hour, the costs could go well over $50 million.

[*Texte*]

M. Loiselle (Chambly): Cinquante millions de dollars! Une dernière question, monsieur le président. Dans toute cette question du transport en commun et du transport de banlieue, quelles sont vos relations par le biais du ministère des Transports évidemment, avec les ministères provinciaux des transports pour le développement de certains types de véhicules?

M. Kirkwood: Nous venons de mettre sur pied avec maintenant presque toutes les provinces, des commissions de coordination, d'échange d'informations pour toutes les questions d'intérêt commun. Vous avez une province . . .

M. Loiselle (Chambly): Je pense au Québec après la déclaration du ministre Mailloux sur la réévaluation du projet de prolongement du Métro. Faut-il continuer dans l'aventure du Métro ou songer à d'autres solutions qui utiliseraient les équipements actuels et modernisés du CN et du CP, voire d'autres techniques? Et d'ailleurs le ministre Mailloux a déclaré il y a deux semaines qu'il allait avoir une rencontre avec toutes les parties impliquées, soit les commissions de transport, le gouvernement fédéral et . . . ce que je voudrais savoir est ceci: avez-vous été consultés?

M. Kirkwood: La rencontre entre M. Mailloux et M. Lang n'a pas encore eu lieu. Elle était fixée je crois au 15 février ou quelque chose comme cela, mais avec la tempête cela n'a pas été possible.

M. Loiselle (Chambly): Il a manqué la barque!

M. Kirkwood: Il va venir dans deux semaines.

M. Loiselle (Chambly): Ah bon!

M. Kirkwood: Quelque chose comme cela.

Le président: Merci, monsieur Loiselle.

Thank you, Mr. Loiselle. I have two more questioners on my list. Is it the intent to continue to hear the two questioners? Is that agreeable? I will ask them to keep it as brief as possible. We are beyond our time. It is now 10.17 p.m., so if it is agreeable we will continue with the two last questioners. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. There has been some mention about the Boeing company in connection with de Havilland and their partnership arrangement in producing the DASH-7. No mention has been made about the amount of financial input by our government. If they are going to succeed in their sales in other countries, will it not be important to at least have their aircraft in service in this country?

The Chairman: Mr. Kirkwood.

Mr. Kirkwood: Mr. Chairman, that question is one which more directly concerns the Department of Industry, Trade and Commerce which, as you know, has been concerned with the development of a strategy for our aerospace industry and in particular a programme for marketing the DASH 7, if in fact, as is now likely, it goes into production.

There is no doubt that to have that aircraft in service in Canada would assist those marketing efforts. On the other hand, it is my understanding—and I cannot speak with the kind of expertise that the Department of Industry, Trade and Commerce would have in this—that the success of a marketing programme for an aircraft of that general type, a commercial aircraft, depends perhaps most heavily upon having the support of a world-side sales organization of the kind that, for example, Boeing possesses. Their efforts would be assisted by the aircraft's being in service in Canada, but the aircraft's being in service in Canada

[*Interprétation*]

Mr. Loiselle (Chambly): Fifty million dollars! I have one final question, Mr. Chaiman. In this whole matter of public transport and suburban transport, what contact do you have, through the intermediary of the Minister of Transport, of course, with the provincial departments of transport with a view to developing certain types of vehicle?

Mr. Kirkwood: We have juste set up, in conjunction with almost all the provinces, Committees to co-ordinate and exchange information on all points of common interest. There is one province . . .

Mr. Loiselle (Chambly): I was thinking of Quebec, because of a statement made by their Minister, Mr. Mailloux, about reassessing the subway extension project. Must we continue extending the metro or should we think of other solutions that would make use of the existing modernized equipment of CN and CP, or of other techniques? In addition, Mr. Mailloux said some two weeks ago that he was going to meet with all the parties involved, whether transport commissions, the federal government and so on. And I would like to know whether you have been consulted.

Mr. Kirkwood: The meeting between Mr. Mailloux and Mr. Lang has not yet taken place, it was scheduled for February 15, I believe, but because of the storm, the meeting had to be cancelled.

Mr. Loiselle (Chambly): He missed the boat!

Mr. Kirkwood: The meeting will be held in two weeks.

Mr. Loiselle (Chambly): I see.

Mr. Kirkwood: Something like that.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle.

J'ai deux noms encore sur ma liste. Allons-nous prolonger la séance afin qu'ils puissent poser leurs questions? D'accord? Je vais leur demander d'être aussi brefs que possible. Il est déjà 22 h 17 et si vous êtes d'accord, nous allons entendre les derniers membres. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. On a parlé de la société Boeing et de ses rapports avec la société de Havilland pour le développement du DASH-7. On n'a pas parlé de la contribution financière de notre gouvernement. S'ils vont réussir à vendre leurs avions aux pays étrangers, ne sera-t-il pas important qu'ils aient dans notre pays un service qui utilise leurs avions?

Le président: Monsieur Kirkwood.

M. Kirkwood: Monsieur le président, cette question relève plutôt du ministère de l'Industrie et du Commerce qui, comme vous le savez, s'occupe de la mise au point d'une stratégie pour notre industrie aérospaciale et surtout d'un programme de commercialisation du DASH-7, si comme il est probable, l'on décide de le construire en série.

Il n'y a aucun doute que la mise en marché de ces aéronefs serait facilitée si l'on s'en servait, ici au Canada. Par contre, je crois comprendre—et je ne peux parler en expert, comme le pourrait le ministère de l'Industrie et du Commerce—que la réussite d'un programme de commercialisation d'un avion et de ce genre dépend surtout de pouvoir obtenir l'appui d'une organisation de ventes à l'échelle mondiale tel qu'en possède la société Boeing. Le fait que ces appareils soient en service au Canada constituerait un atout, mais ne serait pas suffisant pour promouvoir des ventes importantes à l'échelle mondiale.

[*Text*]

would not, in itself, be sufficient to sell it on the world market on any scale.

Mr. Harquail: Would you not say, though, that the STOL program is a success, or has been a success?

• 2220

Mr. Kirkwood: The experiment has been a success. It is scarcely a STOL program in the sense that—as Mr. Brenckmann has pointed out—it was a scaled-down experiment with an aricraft that was too small to be commercially viable, and so on. As an experiment it has been successfull; it has achieved all the purposes that were set for it.

Mr. Harquail: Are you saying that all it was ever meant to be was an experiment?

Mr. Kirkwood: It was intended to be an experiment to acquire certain information, and also to provide the demonstration of a concept. It does not demonstrate an operating, full-scale program, but it does demonstrate the concept that would underlie such a program. Is that a fair statement?

Mr. Harquail: Will you be giving advice with respect to policy, as to maybe a scaled-down version of this service, but nevertheless recommending that since this experiment has been a success it be continued? For example, that between Ottawa and Montreal, and other proposed areas of Canada, it will be used?

Mr. Kirkwood: The present experiment, of course, was planned for a limited period of time to acquire certain information. It was never intended as something that would continue indefinitely. We are in the process now of evaluating the results in such a way as to derive some lessons from them for a service, let us suppose, on that same route but on a full-scale basis or, more broadly, the inauguration of services of that kind on other possible routes in Canada. As yet we have come to no conclusions on those points. We have no proposals that have been put to ministers.

Mr. Harquail: One last point. We know that Eastern Provincial Airlines have an application before the CTC to utilize the *DASH-7* in the Atlantic provinces and, hopefully, the Twin Otter in the interprovincial service; but what use is going to be made of these buildings, for example, at Montreal and at Rockcliffe, and the runways that exist there now, the moneys that have been expended there? What plans are in existence for the immediate or long-range future respecting these facilities?

The Chairman: Mr. Kirkwood.

Mr. Kirkwood: There are no long-range plans for their use at the present time, because there is no program in which they would have a part to play that has been recommended or approved.

The buildings, of course, were, relatively speaking, of a temporary nature. They were not built in the style that would be appropriate, if they were intended as permanent installations. I am not, myself, familiar with the precise plans for the disposal of those buildings. The runways, presumably, will remain there, unless and until some decision is taken either to use the land for other purposes or, alternatively, to institute a permanent service utilizing those facilites. That would be a possibility.

[*Interpretation*]

M. Harquail: Ne pensez-vous pas, toutefois, que le programme ADAC soit un succès, ou ait été un succès?

M. Kirkwood: L'expérience a été couronnée de succès, mais je ne sais pas si l'on peut parler d'un programme ADAC puisque, comme M. Brenckmann l'a souligné, on s'est servi délibérément d'un appareil qui était trop petit pour être rentable du point de vue commercial. Mais effectivement, l'expérience a été couronnée de succès, nous avons atteint tous les objectifs que nous nous proposions d'atteindre.

M. Harquail: Voulez-vous dire qu'il s'agissait uniquement d'une expérience sans lendemain?

M. Kirkwood: Il s'agissait d'une expérience destinée à recueillir certains renseignements; il s'agissait de mettre un principe en application. Il ne s'est pas agi de l'application d'un programme sur une large échelle, mais les principes d'un tel programme ont été établis. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Harquail: Avez-vous l'intention de recommander une version restreinte de ce service, c'est-à-dire le maintien de ce service puisqu'il a été couronné de succès? Je pense au maintien de ce service entre Ottawa et Montréal et dans d'autres régions du Canada?

M. Kirkwood: L'expérience actuelle était destinée à durer un temps limité pour réunir certaines informations. Nous n'avons jamais eu l'intention de la poursuivre indéfiniment. A l'heure actuelle, nous sommes en train d'évaluer les résultats et, sur la base de ces résultats nous envisagerons d'instaurer un service complet sur le même itinéraire et, le cas échéant, d'en inaugurer d'autres dans d'autres régions du Canada. Pour l'instant, nous ne sommes parvenus encore à aucune conclusion. Nous n'avons pas encore soumis de proposition aux ministres.

M. Harquail: Une dernière question. Nous savons que la société *Eastern Provincial Airlines* a déposé une demande devant la CCT pour utiliser l'appareil Dash-7 dans les provinces de l'Atlantique et peut-être également les appareils *Twin Otter* pour le service interprovincial. Mais que deviendront les édifices qui existent déjà à Montréal et à Rockcliffe ainsi que les pistes qui représentent un certain investissement? Quels projets forme-t-on à long terme ou à court terme pour ces installations?

Le président: Monsieur Kirkwood.

M. Kirkwood: Nous n'avons pas de projet à long terme pour l'instant puisqu'aucun programme n'a été recommandé ou approuvé qui permettrait de les utiliser.

Bien sûr, les édifices étaient en quelque sorte temporaires. Ils n'ont pas été construits pour durer. Personnellement, je ne sais pas quels projets on a formés pour l'utilisation de ces édifices. J'imagine que les pistes resteront là où elles sont à moins qu'on ne décide d'utiliser ces terrains à d'autres fins ou encore d'instaurer un service permanent utilisant ces installations. C'est une possibilité.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Yes, Mr. Chairman.

An hon. Member: Go get him.

Mr. Huntington: The information I have is that the cost per passenger mile on STOL was 37 cents, compared with 75 cents on Air Canada. Were the factors of costing involved in the 37 cents comparative, and do they include all items that are normal to that type of comparative costing between airlines?

Mr. Kirkwood: Yes.

The Chairman: Mr. Brenckmann.

Mr. Brenckmann: The generally accepted rules of defining costs were used. To, maybe, clarify one point, in terms of airline costs these include our capital costs in that lease costs were charged to Air Transit for the use of these aircraft, and this lease was to represent something suitable for that kind of aircraft—which is equivalent to the capital charges that a normal airline would pay. I would have to relate your cents per mile. I do not know this figure exactly, if I would necessarily agree, but it is reasonably close, given that the dollars per passenger per trip—and the trip is a hundred miles—would be in the order of 39, I think I said, $39, so it is somewhere near there.

• 2225

Mr. Huntington: Two small points of interest. I notice it has been asked several times tonight what the comparison of the fuel usage is in comparing, say, the DASH-7 to train and bus. Your own literature points out that fuel consumption in pounds of fuel per passenger for a 200-mile trip on a train is about 22 pounds, 23 pounds, and on the DASH-7 it is just fractionally under 59 pounds. So the 2.5 to 1 ratio that was mentioned before would seem to be right, DASH-7 over train.

One other point of data that you presented tonight is the 15 per cent factor on government employees in your STOL experiment. That factor is in error, seriously in error. If you will refer to the Debates of the House, you will find on the Order Paper a question asking the Minister of Transport the usage by government employees of the system during the experiment, and you will find that a little over 30 per cent of the fares paid on the STOL experiment were federal government employees.

About half of those were directly from the government, and another percentage, some 6,800 odd fares, were purchased through travel agents and put on expense accounts that the government paid. So the government employee usage of your STOL experiment was 30 per cent or more, and if you will refer to the Debates, you will find the data there in answer to Order Paper question. I just think that is worth correcting.

Mr. Chairman, the Government of Canada is into the STOL and DASH-7 projects for something like $200 million, and since arriving here, I have had all the literature I could get on it, very pretty polished paper, lovely pictures, all sales brochures that are a delight to anybody that is interested; but if I was wanting to make some decisions concerning my own dollars on this thing, I would want some hard fact data and study, I would want a complete marketing study, I would want to know what the future

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Oui, monsieur le président.

Une voix: Allez le chercher.

M. Huntington: D'après les renseignements que j'ai, le coût d'exploitation de l'ADAC par passager et par mille était de 37 cents comparé à 75 cents pour Air Canada. Est-il possible de comparer les facteurs de coût dans ces deux cas et sont-ils constitués de tous les éléments que l'on utilise d'ordinaire dans les comparaisons entre compagnies d'aviation?

M. Kirkwood: Oui.

Le président: Monsieur Brenckmann.

M. Brenckmann: On a établi ces coûts d'après les règles généralement acceptées. Je précise que ces coûts comprennent nos coûts en capitaux, c'est-à-dire les coûts de location d'Air Transit pour ces appareils qui équivalent au capital déboursé d'ordinaire par une compagnie aérienne normale. Il faudrait comparer cela au coût par mille. Je ne sais pas le chiffre exact, mais je pense qu'il est assez voisin puisque le coût par passager et par trajet—il s'agit d'un trajet de 100 milles—serait d'environ 39, je pense avoir dit 39 dollars, c'est de cet ordre-là.

M. Huntington: Deux points qui m'intéressent. Je constate que plusieurs questions ont été posées ce soir à propos de la consommation en carburant de l'appareil DASH-7 comparée à celle du train et de l'autobus. D'après vos documents, la connsommation en livres de carburant par passager pour un trajet de 200 milles est d'environ 22 ou 23 livres pour le train et un peu moins de 59 livres pour le DASH-7. Ainsi, la consommation du DASH-7 est de 2 fois et demi supérieure à celle du train.

Vous nous avez parlé également ce soir du facteur 15 p. 100 qui s'applique aux employés du gouvernement dans votre expérience ADAC. Ce facteur est erroné, tout à fait erroné. Si vous consultez les débats de la Chambre, vous trouverez au Feuilleton une question posée au ministre des Transports sur l'utilisation du service par les employés du gouvernement au cours de l'expérience et vous constaterez qu'un peu plus de 30 p. 100 des passages payés sur le service ADAC l'ont été par des employés du gouvernement fédéral.

Environ la moitié de ces passages ont été achetés directement par le gouvernement, le reste, environ 6,800 passages, a été acheté par l'entremise d'agences de voyage et inscrit aux comptes de dépenses payés par le gouvernement. Ainsi, votre service ADAC a été utilisé à 30 p. 100 on plus par des employés du gouvernement et, si vous consultez les débats, vous trouverez ces données en réponse à une question inscrite au Feuilleton. Il me semble que cela valait d'être rectifié.

Monsieur le président, le gouvernement du Canada participe aux projets ADAC et DASH-7 pour une somme d'environ 200 millions de dollars; depuis mon arrivée ici, j'ai recueilli tous les renseignements que j'ai pu trouver sur cette question, de très jolis documents, de ravissantes images, toutes les brochures de vente qui sont un plaisir pour l'œil, mais je pense qu'il est temps de nous demander dans quelle mesure tout cela est rentable, je pense qu'une étude complète de commercialisation est indispensable;

[*Text*]

was for the DASH-7. I can be tolerant and patient of an experiment, and I can understand an experiment like the Ottawa-Montreal STOL experiment, and I can understand the compromise with a small aircraft versus the possibility of a large one, and the feasability tests, and so on and so forth. But nowhere and at no time since I have been here have I found anything but junk presented to me concerning this whole project. And this government has some $200 million in it. Now, this would not happen out in industry where that $200 million is earned with blood, sweat, and tears and has had $200 million of tax paid on it before it is available for this kind of development.

And where is the marketing study on this whole project? And where is this feasibility study that the Treasury Board has? And what are the points within that study that the Department of Transport does not agree with? I think this Committee, if it has any importance at all to the government, is entitled to data and to the quality of study that I am asking for right now. And I think anything that is available, either from de Havilland or from the STOL people, from the Department of Transport or from Treasury, should be made available to us instead of this garbage we are fed all the time.

Mr. Benjamin: Hear, hear!

Mr. Huntington: I really am quite impatient. I do not mean to be disrespectful to you, but I am totally impatient with the calibre of stuff we are fed here concerning a project that is into $200 million; and whether you know what $200 million is worth or not, I think I do, and it is a hell of a big sum of money, and a hell of a lot of people have worked a long time to provide it. If we are going to function here I think we need some answers and some good answers. I want to know where STOL fits in the Maritimes. As you go down to Saint John, New Brunswick, you will find they are calling and have a need for an expanded runway to use jets to get their freight out from their frozen food plants. Why is STOL not being considered there? Why is the DASH-7 not being studied there? Where does the DASH-7 fit in the Canadian Prairies? Where does it fit in the North? What about the freight that is going to be building the Mackenzie pipeline and all that northern potential? You have 25 of these things on order; you need 250 before the thing is amortized in its present stage. Where are the answers to all these things? And why are we not getting factual information that we can start to arrive at some considered opinion on it? I am quite frustrated right now and I do not mean to be rude but I would like to know where that Treasury Board feasibility study is? What are the points that the Department of Transport disagree therein? And why can we not as members of Parliament be given this?

The Chairman: Do you have any comments, Mr. Kirkwood?

• 2230

Mr. Kirkwood: Mr. Chairman, this is I guess the second or maybe the third reference to the Treasury Board study which, as I said earlier, I have not personally read. I will

[*Interpretation*]

nous devons nous poser des questions quant à l'avenir du DASH-7. Je veux bien faire preuve de tolérance et de patience puisqu'il s'agit d'une expérience; je comprends fort bien les raisons d'une expérience comme celle de l'ADAC entre Ottawa et Montréal, je comprends également la nécessité de comparer la rentabilité d'un petit appareil et celle d'un plus grand, les essais de faisabilité, etc. Mais depuis que je suis ici, je n'ai jamais trouvé de renseignements sérieux à propos de tout ce projet. Et pourtant, le gouvernement a déboursé environ $200 millions pour cette affaire. C'est une chose qui ne se produirait jamais dans l'industrie où, lorsqu'on gagne 200 millions de dollars, on les gagne durement, à la sueur de son front, où il faut d'abord songer à payer des impôts avant d'investir des sommes de cette importance.

Où se trouve l'étude de commercialisation? Et cette étude de faisabilité que possède le Conseil du Trésor? Quels sont les points de cette étude avec lesquels le ministère des Transports n'est pas d'accord? Si ce comité a quelque importance aux yeux du gouvernement, il a droit aux données et aux études que je réclame aujourd'hui. On devrait mettre à notre disposition tout ce que possèdent de Havilland, l'organisation de l'ADAC, le ministère des Transports et le Conseil du Trésor au lieu de nous ressasser ces idioties.

M. Benjamin: Bravo, bravo!

M. Huntington: Je suis de plus en plus impatient. Je ne voudrais pas vous manquer de respect, masi je suis écœuré du peu de renseignements qu'on nous communique à propos de ce projet qui s'élève à 200 millions de dollars. Que vous connaissiez ou non la valeur de 200 millions de dollars—je pense la connaître, c'est beaucoup d'argent—et il a fallu à beaucoup de monde beaucoup de temps pour gagner cette somme. Si nous voulons accomplir un travail utile, nous avons besoin de réponses et de bonnes réponses. Je veux connaître les projets d'ADAC dans les Maritimes. Lorsque vous irez à St-Jean dans le Nouveau-Brunswick, vous vous appercevrez qu'ils ont besoin d'une piste plus longue pouvant recevoir des jets qui sont indispensables aux expéditions des usines de produits congelés. Pourquoi n'envisage-t-on pas la possibilité d'installer un service ADAC dans cette ville? Et pourquoi pas le DASH 7? Cet appareil ne pourrait-il être utile également dans les Prairies? Et dans le Nord? Et qu'en est-il des transports qui seront nécessaires pour la construction du pipe-line du Mackenzie, ou du service dans toute cette zone du Nord? Vous avez commandé 25 appareils, il vous en faudra 50 pour récupérer les coûts d'installation et 250 pour amortir l'entreprise dans son état actuel. Où se trouvent toutes ces réponses? Et comment se fait-il que nous soyons dans l'impossibilité d'obtenir des faits qui nous permettent de nous former une opinion? Je ne voudrais pas vous manquer de respect, mais je suis très frustré et je voudrais savoir où se trouve l'étude de faisabilité du Conseil du Trésor? Quels sont les points de cette étude avec lesquels le ministère des Transports est en désaccord? Et comment se fait-il que nous, députés au Parlement, ne puissions obtenir cette étude?

Le président: Vous avez des observations, monsieur Kirkwood?

M. Kirkwood: Monsieur le président, c'est la deuxième fois que j'entends mentionner cette étude du Conseil du Trésor que je n'ai pas lue, comme je l'ai dit tout à l'heure.

[*Texte*]

have to make some inquiries to find out what additional information we can provide to the Committee of the kind that has been indicated. I am afraid I am not in a position to answer that tonight but we will certainly look into that to make available whatever we can.

With regard to the use of STOL aircraft, or specifically the DASH-7, as I said earlier, and I think I am agreeing with Mr. Huntington, there is a variety of possible uses for that aircraft in Canada in varying circumstances for varying purposes. This particular demonstration, experiment, which we have been discussing tonight, was to test some of the technical capabilities of that type of aircraft for a particular form of service, that is to say for point-to-point, short-haul service, and the information obtained obviously is of some use certainly in determining the potential of the aircraft for other types of use in Canada.

The question of the amount of government money which has supported the development of the program is a policy issue which I do not think I am in a position to deal with. I would point out that the support for the program has come from the Department of Industry, Trade and Commerce and it has been based primarily, as I understand it, on industrial considerations and the possibility of export markets, for markets in general but the Canadian market unlikely in itself to make the thing viable without substantial export sales.

I do not think there is anything further I can say.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, are the prototype DASH-7s being used and tested on different runways and routes, say, in the Maritimes, on the Prairies and in the North? Is the program gathering up sales data and feasibility studies for some good hard selling so that we can increase the number of planes that are on order? What is being done with the prototypes? Are they being used properly and effectively to increase the number of sales on record?

The Chairman: Mr. Kirkwood.

Mr. Kirkwood: I certainly want to be as co-operative as I can but I am afraid I personally do not know the answers to those specific questions. It may be that Mr. Brenckmann has some information and certainly if he has I am sure he will be glad to provide it. I can only repeat that the program of support for the production of the DASH-7 has been essentially an Industry, Trade and Commerce program. I think the Department of Transport is not really in the best position to answer the kind of questions that have been raised. We can get that information undoubtedly for you but this is why I have no answers myself.

The Chairman: Excuse me, Mr. Huntington; maybe for your own information they are very valuable questions that you are putting forth. We will have, I believe, in the near future another very interesting presentation in regard to STOL. Maybe at that time Mr. Kirkwood, with the notes he has made in regard to your questions, will be able to expand on some of those questions. The meeting should be in the next few weeks. We will have probably another full meeting in regard to STOL—I just became aware of this—and maybe at that time the Department will have more explicit answers to your questions.

[*Interprétation*]

Je vais m'informer et chercher les renseignements que nous pourrions communiquer au Comité. Pour l'instant, je suis désolé de ne pouvoir vous répondre, mais je vais étudier la question et vous communiquer tout ce que je pourrai trouver.

Quant à l'ADAC ou plus précisément l'appareil DASH 7, il a plusieurs utilisations possibles au Canada dans diverses circonstances; je crois être d'accord avec M. Huntington à ce sujet. Cette démonstration, cette expérience dont nous avons parlé ce soir, était destinée à démontrer les possibilités techniques de ce type d'appareil dans le cadre d'un service particulier, c'est-à-dire dans le cas d'un trajet court; les informations que nous avons recueillies avec cette expérience vont nous aider à déterminer le potentiel de l'appareil pour d'autres types d'utilisation au Canada.

Quant aux sommes fournies par le gouvernement fédéral aux fins de cette expérience, il s'agit d'une question de politique dont je ne me crois autorisé à discuter. Mais je souligne que c'est le ministère de l'Industrie et du Commerce qui a assuré le financement du programme et je pense qu'il s'est fondé sur des considérations industrielles, sur les possibilités offertes par les marchés d'exportation et les marchés en général et il est peu probable que le marché canadien à lui seul soit suffisant pour que l'opération soit rentable.

Je pense que c'est tout ce que je pouvais vous dire.

M. Huntington: Monsieur le président, est-ce que des prototypes de DASH 7 sont utilisés et mis à l'essai sur différentes pistes et itinéraires des Maritimes, par exemple, des Prairies ou du Nord? A-t-on songé à réunir des données sur la commercialisation qui nous permettraient d'augmenter le nombre des commandes? Où en sont les prototypes? Les utilise-t-on efficacement pour augmenter les ventes?

Le président: Monsieur Kirkwood.

M. Kirkwood: Je voudrais vous être le plus utile possible mais je ne connais pas les réponses à ces questions. Il est possible que M. Brenckman possède certains renseignements et, dans ce cas, je suis certain qu'il se fera un plaisir de vous les communiquer. Pour ma part, je peux simplement vous répéter que le programme de soutien de la production du DASH 7 relève avant tout du ministère de l'Industrie et du Commerce. Je ne pense pas qu'il appartienne au ministère des Transports de répondre aux questions que vous avez posées. Bien sûr, je vais essayer de vous obtenir ces renseignements, mais je ne les connais pas moi-même.

Le président: Excusez-moi, monsieur Huntington, vous avez des questions extrêmement intéressantes. Nous aurons très bientôt l'occasion d'entendre un exposé particulièrement intéressant sur le programme ADAC. Grâce aux notes qu'il vient de prendre, M. Kirkwood sera peut-être alors en mesure de développer certaines de ces questions. Cette réunion aura lieu d'ici quelques semaines. Nous consacrerons probablement une autre séance complète au programme ADAC, on vient de m'en avertir, et le ministère aura peut-être alors des questions plus précises à vos questions.

[*Text*]

• 2235

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, will we have the Minister or the senior deputy ministers in to discuss the STOL program with respect to policy, or for that matter any other program? I can appreciate the position of the gentlemen here before us. They have been assigned a task and I think they have given us the information that they have available. But I think there are some policy decisions and some reviews that we would like to discuss with the Minister or the senior echelon of the Ministry of Transport to get a better understanding of what direction we are going in, based upon some of the information we will receive from them.

The Chairman: We will have a steering committee meeting, I believe, on Thursday. As I believe you will be in attendance, Mr. Mazankowski, at that time you can bring out these facts and we will try to have the personnel and witnesses necessary to answer those very questions.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: One short point. At the last meeting we discussed having a list sent out to all members of the future meetings and tentative topics to be discussed at those meetings. To date we have not received that list.

The Chairman: No. It is only because we have not had a steering committee meeting. These meetings had been scheduled for at least eight weeks, so the Committee members had good time to know. Beginning on Thursday you will receive a list of any future meetings well in advance. And just for your information, on Thursday at 9.30 a.m. the next presentation will be on energy and transportation. From then on the Committee members will receive a list well in advance of what is to be discussed and the dates.

Mr. Lumley: Yes, Mr. Chairman. I have recommendation to the steering committee, then. We have a meeting on the Pacific Rim and transportation and we do not even get a chance to debate it. All of a sudden we are into STOL, and now in another week we are into energy . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Lumley.

I am sorry to interrupt you. These were scheduled meetings and the departments had been prepared and had brought in people for these meetings. We will have the continuation of that Pacific Rim access possibly as early as next Monday evening.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, if I may be allowed to finish, on a point of order, all I am suggesting to the steering committee is that we have some kind of continuity with respect to study so we can work on this sort of thing. If we are going to discuss Pacific Rim transportation, for example, let us discuss the thing for two or three meetings in a row so we can get on with the thing. If we are going to discuss STOL, let us not have a presentation on STOL this week and have one three weeks from now and have another one in two months. I do not think it is fair to the department people and certainly is not fair for the members of the Committee to be unable to have some proper kind of input. That is just a recommendation I make, Mr. Chairman, through you to the Steering committee.

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Monsieur le président, le ministre ou les sous-ministres principaux viendront-ils nous parler d'aspects politiques du programme ADAC et des autres programmes. Je comprends fort bien la position de ces messieurs, ce soir, on leur a confié une tâche et je pense qu'ils nous ont communiqué les renseignements dont ils disposaient. Mais nous allons devoir discuter de questions politiques avec le ministre ou avec les hauts fonctionnaires du ministères des Transports pour mieux comprendre l'orientation du programme.

Le président: Une séance du comité directeur est prévue pour jeudi. Monsieur Mazankowski, je pense que vous y participerez et vous pourrez alors soulever ces questions pour que nous convoquions les témoins qui pourront le mieux répondre à ces questions.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Une précision. A la dernière séance nous avons parlé de la possibilité d'envoyer à tous les députés une liste des prochaines séances et des sujets que nous avions l'intention d'aborder au cours de ces séances. Nous n'avons pas encore reçu cette liste.

Le président: Non, mais nous n'avons pas encore eu de séance du comité directeur. Ces séances sont prévues depuis huit semaines; les membres du comité étaient donc avertis longtemps d'avance. A partir de jeudi, vous recevrez une liste de toutes les séances prévues. Soit dit en passant, jeudi à 9 h 30 du matin, nous entendrons un exposé sur l'énergie et les transports. Par la suite, les membres du comité recevront une liste des sujets dont nous discuterons et des dates.

M. Lumley: Oui, monsieur le président. Dans ce cas je voudrais faire une recommandation au comité directeur. Nous avons eu une séance consacrée à la côte pacifique et aux transports, et avant même d'avoir pu vraiment aborder la question, nous nous mettons à discuter de l'ADAC et j'entends maintenant que la semaine prochaine nous parlerons d'énergie . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Lumley.

Je suis désolé de vous interrompre. Ces séances avaient été inscrites au calendrier et les ministères avaient été convoqués. Nous reviendrons à la question du Pacifique dès lundi soir prochain, je l'espère.

M. Lumley: Monsieur le président, permettez-moi de terminer, j'en appelle au Règlement. Je voulais simplement demander au comité directeur de s'assurer d'une certaine continuité pour que nous puissions travailler efficacement. Si nous décidons de parler du transport sur la côte pacifique, consacrons deux ou trois séances de suite à cette question pour pouvoir en terminer. Si nous décidons d'aborder le problème de l'ADAC, évitons d'en parler cette semaine puis, une fois de plus dans trois semaines et une fois encore dans deux mois. C'est un mauvais système pour les représentants du ministère, c'est également un mauvais système pour les membres du comité. C'est une simple recommandation, monsieur le président, que j'adresse au comité directeur par votre entremise.

[*Texte*]

The Chairman: That is most interesting and we will take that into consideration.

Mr. Benjamin: A small point, Mr. Chairman.

The Chairman: We are getting late. Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: May I suggest that on the green sheets sent out another line could be added? It says, under Orders of the Day, "Documents relating to transportation in Canada." When I am rushing from another function to this function tonight, what am I going to take with me? If it had said," short takeoff and landing experiment," if I had had anything to bring I would have known what to bring. Could it be a little bit more specific?

The Chairman: That is a good point. It has already been noted, Mr. Benjamin, at our last meeting, and that will be done . . .

Mr. Huntington: On the same point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Huntington, on the same point of order.

Mr. Huntington: Could you do as Mr. Benjamin has suggested? Then, under "Witnesses," it would help a great deal if the witnesses were named—their titles, their departments, even a phone number. Then if members keep these, as I do, on other committees, they become quite a library of people that you have met and talked with. And it is very valuable to know who is going to be there in advance of the meeting. So I think we could make better use of this than we are doing if these extra pieces of information could be included.

The Chairman: This we will have discuss, because there is a turnover, and not necessarily at the time of the meeting these appear for. But at the meeting, if it is in the interest of the members, I could very easily either provide you with a list or just name them off—there are never that many—and provide you with their names and their telephone numbers.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

Le président: C'est particulièrement intéressant et nous en tiendrons compte.

M. Benjamin: Une question, monsieur le président.

Le président: Il se fait tard; monsieur Benjamin, un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Je voudrais qu'on ajoute une ligne supplémentaire sur les feuilles vertes de convocation qu'on nous envoie. Sous la mention Ordre du jour, je lis: «Documents ayant trait aux transports au Canada.» Or lorsque je cours d'un comité à l'autre comme ce soir je me demande quel document je dois apporter. Si j'avais eu la mention: «Appareils à décollage et à atterrissage courts, à supposer que j'ai eu des documents à ces sujets, je les aurais apportés. Ne pourrait-on être un peu plus précis?

Le président: C'est une excellente idée. Nous en avions déjà pris note, monsieur Benjamin, lors de notre dernière séance et nous allons . . .

M. Huntington: A propos du même rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Huntington, en appel au Règlement.

M. Huntington: Pourriez-vous faire ce que M. Benjamin vous demande? Ensuite si l'on pouvait, sous la mantion «Témoins» mentionner leurs titres, leurs ministères et même leurs numéros de téléphone, ce serait précieux. Ainsi, si les députés conservent ces convocations, comme je le fais, ils auront sous la main tout un répertoire de personnes auxquelles ils on parlé. Il est également fort utile de savoir d'avance qui nous allons rencontrer. Cette feuille nous serait donc beaucoup plus utile si les renseignements étaient plus complets.

Le président: De cette question, nous allons devoir discuter, car les témoins changent et ce ne sont pas forcément les mêmes qui comparaissent. Par contre, au moment de la séance, si les députés le désirent, je pourrais vous donner une liste des témoins, ou les nommer et il n'y en a jamais tellement, avec leurs numéros de téléphone.

La séance est levée.

GOVT PUBNS

BINDING SECT. JUN 11 1980

GOVT PUBNS